

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

CONFLITS DE LOIS

EN MATIÈRE D'ABORDAGE MARITIME

PROJETS D'UNIFICATION

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Lundi 13 Mars 1911, à 3 heures

PAR

Fernand MARTIN

Président : M. WEISS, *professeur*
Suffragants { MM. JÈZE, *agrégé*
POLITIS, *agrégé*

PARIS (5°)

V. GIARD & E. BRIÈRE

LIBRAIRES-ÉDITEURS

16, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 12

1911

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

CONFLITS DE LOIS

EN MATIÈRE D'ABORDAGE MARITIME

PROJETS D'UNIFICATION

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Lundi 13 Mars 1911, à 3 heures

PAR

Fernand MARTIN

Président : M. WEISS, *professeur*

Suffragants { MM. JÈZE, *agrégé*
POLITIS, *agrégé*



PARIS (5°)

V. GIARD & E. BRIÈRE

LIBRAIRES-ÉDITEURS

16, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 12

1911



Digitized by the Internet Archive
in 2026

CONFLITS DE LOIS

EN MATIÈRE D'ABORDAGE MARITIME

PROJETS D'UNIFICATION

INTRODUCTION

A la conférence tenue par le Comité maritime international à Bruxelles en 1897, M. Bernaert, président, s'exprimait de la façon suivante au sujet de l'unification des lois relatives à l'abordage en mer :

« La question de l'abordage réunit en ce moment de nombreuses sympathies; elle est de celles qui peuvent trouver une solution uniforme sans que les intérêts nationaux soient sacrifiés les uns aux autres ou sans que, dans un même pays, les intérêts des armateurs doivent céder le pas aux intérêts de la cargaison (1). »

La circulaire préparatoire à cette même conférence indique que celle-ci aura pour tâche d'arrêter le plan des premières réformes que le Comité maritime inter-

1. Comité maritime international. *Bull.*, n° 1, p. 56.

national se propose de réaliser, pour remplir son but, l'unification du droit maritime.

« Toutes les questions, est-il dit, ne peuvent pas être étudiées en même temps. Un choix s'impose, car pour faire œuvre pratique, nous devons spécialiser notre effort ; mais ce choix ne comporte ni exclusion, ni préférence, il relève uniquement de l'opportunité (1). »

Et la circulaire propose d'examiner en premier lieu la matière de l'abordage.

Pourquoi y a-t-il opportunité ?

Les paroles de M. Bernaert, ci-dessus rappelées, nous en donnent la raison : les nations se mettront facilement d'accord, parce que l'intérêt national n'a rien à perdre à l'unification, mais tout à gagner ; au surplus, à l'intérieur d'un même pays, les intérêts des armateurs et des affréteurs sont identiques. L'avantage pour l'un ne doit pas être un sacrifice pour l'autre. Dans l'état actuel du droit, armateurs et affréteurs de tous les pays souffrent de la diversité des lois maritimes et des conflits qui en résultent. L'incertitude du droit est une cause d'insécurité dans l'exploitation des navires.

La question est opportune, l'accord international est possible, parce que l'opinion générale lui est favorable.

1. *Idem*, p. 12.

Les inconvénients de la diversité des lois maritimes en matière d'abordage se sont en effet accusés depuis que la navigation à vapeur s'est substituée à la navigation à voiles.

« Les navires ne demandant plus leur force motrice aux vents et aux courants, se croisent à chaque instant suivant les besoins de leur route. Chacun d'eux prend la plus courte pour gagner du temps (1). »

Les manœuvres sont rendues plus difficiles par suite de la masse des bâtiments.

L'augmentation du nombre des navires, l'accélération de leur vitesse, s'ajoutent également à ces causes.

Les abordages en pleine mer entre navires de nationalités différentes ont donné lieu à de nombreux conflits de lois.

Ainsi que le fait remarquer M. Autran (2), « avant l'apparition de la marine à vapeur, les abordages en mer ne se produisaient guère qu'à l'entrée ou à la sortie des ports ». Or il est généralement admis que la *lex loci* est en pareil cas applicable quelle que soit la nationalité des navires.

En pleine mer aucune législation particulière n'est applicable ; la haute mer est libre. Faut-il s'en remettre à la loi nationale des navires entrés en collision ? Mais à quelle loi recourir, s'ils sont de natio-

1. Autran, *Code de l'abordage*. Préface.

2. *Idem.*

nalités différentes, à la loi de l'abordeur ou à celle de l'abordé ? Ne vaut-il pas mieux dire au contraire que les navires sont soumis à la loi du tribunal qu'ils saisissent de leur litige ? Mais devant la pluralité des tribunaux compétents, la confusion augmente, et l'on aboutit à cette conséquence injuste, qu'il dépend des parties, en s'adressant au tribunal de tel ou tel pays, de modifier leur responsabilité.

Ainsi les bienfaits d'une législation uniformisée apparaissent de plus en plus désirables.

L'œuvre d'unification est poursuivie depuis plus d'un demi-siècle par des associations composées de jurisconsultes et de praticiens. De grands congrès se sont spécialement occupés de cette question et ont accompli des travaux remarquables.

Cependant aucun des textes proposés n'est devenu loi internationale. On peut vraisemblablement attribuer cet insuccès à deux causes principales :

1^o Ces congrès se proposaient un programme trop vaste, embrassant presque toutes les matières du droit maritime.

2^o Après avoir adopté certaines résolutions, ces congrès se dissolvaient sans qu'aucun organe permanent fut chargé de poursuivre auprès des gouvernements l'exécution des résolutions prises.

L'organisation d'un Comité maritime fut le premier pas vers la réalisation effective de l'unité.

Sous son impulsion se constituèrent dans les principaux pays des associations nationales de droit maritime.

« Elles répondent aux questions que leur adresse le Comité maritime international, préparent les rapports pour les grandes conférences et y envoient des délégués. Elles s'occupent aussi d'améliorer leurs lois nationales et acquièrent ainsi une légitime influence » (1).

Le Comité maritime international est ainsi mis à même de rédiger un avant-projet de loi internationale.

Nous nous proposons d'étudier l'avant-projet de loi en matière d'abordage, issu des conférences successives du Comité international, comme conclusion à l'exposé des différentes législations et des solutions données parla jurisprudence aux conflits des lois.

Dans cet exposé qui fera l'objet d'une première partie, un premier chapitre sera consacré à la responsabilité qui résulte de l'abordage.

Un second chapitre sera réservé à la compétence en matière d'abordage.

Enfin, il sera traité dans un troisième chapitre des formalités nécessaires pour conserver les droits des intéressés et des délais dans lesquels on doit agir.

L'historique des différents congrès qui se sont pro-

1. L. Toutain, *Unification de droit maritime*. Le Havre, 1909.

posés l'unification du droit maritime et le commentaire des textes de l'avant-projet de loi relatif à l'abordage et de celui qui concerne la responsabilité des propriétaires de navires, en tant qu'il se rattache à la matière de l'abordage, formeront la substance d'une deuxième partie.

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE PREMIER

DE LA RESPONSABILITÉ QUI RÉSULTE DE L'ABORDAGE

En droit maritime et dans le sens purement juridique de l'article 407 du Code de commerce, l'abordage est le choc de deux navires l'un contre l'autre, c'est-à-dire, le heurt de deux ou plusieurs bâtiments de mer, bateaux ou barques (1).

Quatre cas doivent être distingués, pour apprécier la responsabilité qui résulte de l'abordage :

- 1° Abordage fortuit ;
- 2° Abordage fautif ;
- 3° Abordage causé par la faute commune des deux capitaines ;
- 4° Abordage mixte ou douteux.

1. Autran, *Code international de l'abordage*.

PREMIÈRE SECTION

ABORDAGE FORTUIT

L'abordage fortuit est celui qui est causé par un événement que l'homme ne peut ni prévoir, ni empêcher.

L'abordage est, dans les hypothèses prévues par le règlement international de 1897, présumé causé par cas fortuit ou par force majeure.

Il appartient en effet au demandeur qui poursuit la réparation de préjudice subi, d'établir la faute de celui qu'il prétend rendre responsable de ce préjudice. La jurisprudence est unanime dans l'application de ce principe.

Certains arrêts le rappellent expressément (1).

Les juges de fait apprécient souverainement le caractère fortuit ou fautif de l'abordage (2).

Législation française

Le code applique à ce cas les principes du droit commun, qu'exprime bien cette vieille maxime :

Nemo præstat casum aut vim majorem

1. Bordeaux, 15 juin 1896, *Rev. Droit marit.*, t. XII, p. 273.

2. Cass., 1^{re} avril 1889, *Rev. int. Droit marit.*, t. I, p. 7.

« En cas d'abordage de navires, dit l'article 407, § 1^{er}, si l'événement a été purement fortuit, le dommage est supporté sans répétition par celui des deux navires qui l'a éprouvé. »

Cette règle n'était pas admise par certaines coutumes de l'ancien droit.

Les rôles d'Oleron décidaient qu'en matière de cas fortuits, « le damage doit être apprisé et parti moitié entre les deux neefs »

Le motif de cette solution est curieux à connaître : c'est, dit-on, que l'on craignait de voir les vieux navires se mettre, par fraude, sur la route des autres navires, plus neufs.

Les cargaisons, comme les navires, devaient contribuer par moitié aux dommages subis.

Les jugements de Damne, en Flandre, reproduisent les rôles d'Oleron.

L'ordonnance de 1681 admettait aussi le partage par moitié (Liv. II, titre VII, art. 10) ; toutefois, Valin ne pensait pas qu'elle fit contribuer les cargaisons.

Le code de 1807 est revenu aux principes du droit commun, et c'est ce qui nous permet d'étendre aux marchandises et aux personnes la solution qu'il donne pour les navires. Chaque navire, chaque cargaison supportera son dommage respectif.

Législations étrangères

Des dispositions identiques à celle de l'article 407 se retrouvent dans presque toutes les législations étrangères.

Il est cependant un cas d'abordage fortuit pour lequel certaines législations ont prévu une règle différente.

Lorsque la collision se produit entre un navire à l'ancre et un navire en marche, sans qu'aucune faute soit imputable à l'un ou à l'autre, la loi hollandaise (art. 540), et la loi portugaise (art. 1581) font supporter par le navire en mouvement la moitié du dommage du navire abordé.

Le Code hollandais décide en outre « que les dommages sont répartis par forme d'avaries grosses sur le navire et le chargement ».

SECTION II

ABORDAGE FAUTIF

L'abordage fautif est « celui qui est dû à la faute de l'un des capitaines » (art. 407 du Code de commerce) ou d'une personne de l'équipage.

§ 1^{er}. — DE L'EXISTENCE D'UNE FAUTE

La faute est un manquement à une obligation tacite qui pourrait être formulée en ces termes : « User de toute vigilance, et en cas de péril imminent, faire les manœuvres que commandent les circonstances, et que tout marin expérimenté exécuterait. »

L'inobservation des prescription expresses du règlement international de 1897, constitue, dans tous les pays, une présomption de faute.

Les règlements établis pour éviter autant que possible les dangers de la navigation, remontent à une date ancienne.

En France, certaines prescriptions sur l'éclairage des navires, sur la route à suivre pour les navires qui entrent au port, qui en sortent, qui se croisent, se dépassent, avaient déjà été édictées par l'ordonnance de 1681 et la jurisprudence.

Avec le développement de la marine marchande des différents pays, et en raison de la fréquence des abordages en pleine mer, la réglementation, pour être vraiment efficace, devait être internationale.

Ce fut d'abord un règlement commun entre la France et l'Angleterre, sur l'éclairage des navires à vapeur. Adopté en 1848, il fut étendu en 1852 aux navires à voiles.

En 1858, un nouveau règlement lui fut substitué ; il fut renouvelé en 1862, puis rectifié en 1869 et en 1873.

En 1879, les principales nations maritimes adoptèrent un règlement commun ; mais l'application d'un article (art. 10) relatif à l'éclairage des bateaux de pêche et des bateaux non pontés, ayant soulevé des difficultés, son application fut suspendue en France et en Angleterre jusqu'en 1884, date à laquelle fut élaboré un nouveau règlement.

Un congrès, réuni par les États-Unis pour compléter le règlement de 1884, a voté certaines résolutions qui sont devenues le règlement international de 1897.

Après une courte définition des navires à voiles et des navires à vapeur, au point de vue de l'abordage, le règlement de 1897 s'occupe des règles concernant les feux.

Des feux doivent être allumés depuis le coucher du soleil jusqu'à son lever.

En marche, tous les navires doivent porter à tribord un feu vert, et un feu rouge à bâbord (art. 2 et 5). Les navires à vapeur doivent en outre porter un feu blanc brillant au mât de misaine ou en avant de ce mât (art. 3).

Des feux spéciaux sont prévus pour les remorqueurs (art. 3), les navires qui ne sont pas maîtres de leurs mouvements (art. 4), les petits navires (art. 6), les

embarcations (art. 7), les bateaux pilotes (art. 8), les bateaux de pêche (art. 9).

Tout navire rattrapé par un autre doit montrer à celui-ci, de la partie arrière du navire, un feu blanc ou un feu provisoire d'une nature quelconque (art. 10).

Au mouillage, les bâtiments doivent porter à l'avant un feu blanc suffisamment apparent (art. 4).

Outre les feux, des signaux phoniques sont prescrits pour les temps de brume, de brouillard ou de neige (art. 15) et quand un navire qui en aperçoit un autre veut changer de route (art. 28).

Le règlement indique également les règles de barre et de route.

Si deux navires à voiles s'approchent l'un de l'autre, le navire ventarrière, le plus maître de ses mouvements doit laisser la route libre à l'autre.

Si deux navires à vapeur courent l'un sur l'autre, chacun doit venir sur tribord ; s'ils vont se croiser le bâtiment qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de cet autre navire.

Le navire à vapeur doit s'écarter de la route du navire à voiles qu'il rencontre.

Tout navire à vapeur qui approche un autre bâtiment doit ralentir au besoin sa vitesse ou même stopper ou faire marche en arrière.

Tout bâtiment qui en rattrape un autre doit s'éloigner de la route de ce dernier (art. 24).

Dans les passes étroites un bateau à vapeur doit, si cette prescription est possible et sans danger pour lui, prendre la droite du cheval (art. 26).

Lorsqu'un bâtiment est en détresse, il doit faire usage de certains signaux (art. 31).

Le règlement prescrit en outre aux navires à voile de s'écarter de la route des embarcations pêchant avec des filets, des lignes ou des chaluts, prescriptions qui ne donnent pas d'ailleurs à ces embarcations, droit d'obstruer un cheval fréquenté.

En terminant, le règlement réserve l'application des règles spéciales, dûment édictées par l'autorité locale, relativement à la navigation dans une rade, dans une rivière, ou dans une étendue d'eau intérieure quelconque (art. 30) (1).

Le règlement de 1897 a été complété et modifié en 1905, dans ses articles 8 (feux des bateaux pilotes) et 9 (feux des bateaux de pêche): ce dernier avait été réservé en 1897.

Il ne suffit pas que le règlement ait été violé pour qu'il y ait faute d'une façon indiscutable ;

1. Inapplication du règlement international au canal de Manchester. Haute-Cour de justice, 24 février. *Rev. droit. int.*, t. XIX, p. 922.

on doit encore tenir compte de tous les dangers de navigation et de collision, ainsi que des circonstances particulières qui peuvent forcer de s'écarter de ces règles pour éviter un danger immédiat (art. 27).

L'observation des prescriptions du règlement, est-il dit dans l'article 29, n'exonère pas le navire des conséquences d'une négligence non prévue ou du défaut de précaution que commandent l'expérience ordinaire du navire et les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le bâtiment (art. 29).

§ 2. — DES PERSONNES RESPONSABLES

Les personnes responsables en cas d'abordage fautif sont le capitaine et le propriétaire du navire.

Il est évident, en premier lieu, que l'abordage ayant causé un préjudice pécuniaire à un certain nombre de personnes, ils encourront une responsabilité civile.

Mais, en outre, l'auteur fautif de l'abordage pourra, dans certains cas, être poursuivi devant les tribunaux répressifs.

Les règles édictées pour l'ordre de la navigation sont comparables aux règlements de voirie. Elles s'appliquent à la circulation sur mer. Elles ont le caractère

de règles de police, et toute règle de police suppose une sanction.

Responsabilité pénale du capitaine. Loi applicable.

En France, l'ordonnance de 1681 (Lire IV, t. ix, art. 18) et l'ordonnance du 29 octobre 1833 (art. 62) imposent aux autorités maritimes et aux autorités consulaires, l'obligation de rechercher les causes des naufrages et des échouements et d'examiner, par tous les moyens en leur pouvoir, si le sinistre ne peut pas être attribué à une intention coupable, à la négligence ou à l'impéritie (1).

Les consuls sont renseignés par le rapport que le capitaine doit déposer entre leurs mains, aux termes de l'article 246 du Code de commerce; ils (peuvent ou doivent) procéder à l'interrogatoire de l'équipage et des passagers, en conformité de l'article 247.

Les administrateurs de l'inscription maritime peuvent suppléer à ces éléments d'appréciation au moyen d'investigations.

L'abordage peut être attribué à la force majeure, à un acte de baraterie, à l'imprudence, ou enfin à l'impéritie. Dans le premier cas, le capitaine n'est que malheureux; dans le deuxième, le coupable doit

1. Circulaire du ministre de la Marine du 18 mai 1860.

rendre compte de son crime devant une Cour d'assises ; dans les deux autres, le capitaine encourt une peine disciplinaire édictée par l'article 52 du décret-loi du 24 mars 1852, et peut en outre être remis au parquet pour être déféré s'il y a lieu aux tribunaux correctionnels, à fin d'application des articles 319 et 320 du Code pénal, lorsque son imprudence ou son impéritie paraissent avoir été des causes de mort ou de blessures.

Une loi du 10 mars 1891 punit d'emprisonnement et d'amende les capitaines, maîtres, patrons ou officiers de quart pour les infractions aux règles prescrites sur les feux à allumer la nuit et les signaux à faire en temps de brume.

L'article 2 prévoit le cas d'abordage. Il punit toutes les infractions au règlement, même celles qui concernent la route à suivre et les manœuvres à exécuter. L'amende peut être portée à 500 francs et l'emprisonnement à trois mois.

« Si l'abordage a pour conséquence la perte ou l'abandon d'un des navires abordés, ou s'il entraîne soit des blessures, soit la mort pour une ou plusieurs personnes, le coupable est puni d'une amende de 500 à 1.000 francs et d'un emprisonnement de quinze jours à six mois : le retrait de la faculté de commander peut, en outre, être prononcé pour trois ans au plus. »

Les fautes des gens de l'équipage, si elles sont suivies d'abordage, sont punies dans les conditions fixées par l'article 3.

Aux termes de l'article 9, l'article 463 du Code pénal est applicable aux cas prévus par la présente loi.

ALLEMAGNE. — L'article 145 du Code pénal punit de 500 thalers au plus quiconque aura transgressé les règlements établis pour prévenir l'abordage des bâtiments en mer.

ANGLETERRE. — La loi du 5 août 1873 prononce des peines d'amende ou de prison contre tout capitaine de navire anglais qui se sera éloigné du lieu de l'abordage sans s'être fait connaître.

BELGIQUE. — Les infractions des marins sont régies en Belgique par la loi du 21 juin 1849, qui est le Code disciplinaire ou pénal pour la marine marchande et la pêche maritime. Le cas d'abordage n'est pas spécialement visé.

Si l'abordage résultait de l'ivresse du capitaine (art. 23), de la désobéissance aux ordres des consuls ou des commissaires maritimes (art. 25), ces infractions seraient punies comme telles (1).

La destruction volontaire du navire constitue un crime.

1. Autran.

DANEMARK. — L'article 293 édicte des pénalités pour le cas de dommage occasionné par un abordage imprudent.

ITALIE. — Aux termes de l'article 390 du Code de la marine marchande, encourt une amende le capitaine qui navigue sans avoir à bord ses fanaux allumés. Une amende plus élevée est applicable s'il a été causé un dommage aux navires ancrés en rade ou dans un port (art. 392).

PAYS-BAS. — Le capitaine ou matelot qui n'observe pas les prescriptions de la loi pour prévenir les abordages, est puni d'une amende de 300 florins au plus (art. 473 du Code pénal).

Les pénalités édictées par ces différentes lois s'appliquent, dans les limites de leur domaine respectif, aux auteurs fautifs d'abordage, quelle que soit la nationalité du navire (1).

La loi pénale — c'est là un principe universellement admis — régit tous ceux qui résident sur le territoire. Les eaux intérieures font partie du territoire, les eaux territoriales en sont un prolongement.

En dehors de ces limites, l'auteur fautif du dommage peut être poursuivi en conformité de sa loi nationale. Toutefois, la jurisprudence française décide que si le navire étranger fait relâche dans un port fran-

1. Copenhague, 1^{er} décembre 1905. *Rev. Dr. marit.*, t. XXIII, p. 120.

çais, le tribunal correctionnel du port de relâche est compétent pour connaître des peines applicables, en cas d'abordage, aux termes de l'article 11 du décret-loi du 24 mars 1852 (1).

Quelle est l'influence du criminel sur le civil ? L'exercice de l'action publique a pour effet d'obliger le tribunal saisi d'une affaire civile à surseoir, en vertu de la règle « le criminel tient le civil en état (2) ».

Le jugement prononçant condamnation pénale a, devant le tribunal chargé de statuer sur les responsabilités pécuniaires résultant d'un abordage, force de chose jugée.

Mais l'autorité de la chose jugée doit s'appliquer rigoureusement au point même qui a été jugé (3).

Un jugement d'acquiescement n'exclut pas la possibilité de considérer les faits incriminés comme constituant un quasi-délit donnant ouverture à une action en dommages-intérêts (4).

Responsabilité civile du capitaine

Dans le cas d'abordage fautif, quelles sont les personnes exposées à subir la responsabilité civile ?

C'est d'abord le capitaine.

1. *Journal de Droit int. privé*, 1909, p. 734.

2. Alger, 28 décembre 1904, *Rev. Dr. marit.*, t. XX, p. 894.

3. Nantes, 5 octobre 1895, *Rev. Dr. marit.*, t. II, p. 593.

4. France, *Rev. Dr. marit.*, 1896, t. XII, p. 418; *id.*, 1896, t. XII, p. 697; *id.*, 1898, t. XIV, p. 449 et 453; *id.*, 1910, t. XXIV, p. 791. — Belgique, *id.*, 1903, t. XIX, p. 435.

Aux termes de l'article 221 du Code de commerce, tout capitaine, maître ou patron, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment, est garant de ses fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions.

L'article 221 ne s'est pas borné à reproduire la règle de droit commun de l'article 1382 du Code civil ; il a étendu cette responsabilité aux fautes même légères.

Cette rigueur est encore aggravée soit par l'article 228 du Code de commerce qui exclut toute circonstance atténuante et toute excuse, soit par l'article 230 qui, en termes impératifs, dispose que la responsabilité du capitaine ne cesse que par la preuve de la force majeure.

Ces dispositions exceptionnelles sont établies en vue de la protection des personnes et de la conservation du navire et de la cargaison.

Elles sont, en conséquence, d'ordre public (1). Il ressort des prescriptions du règlement international de 1897, reconnu par le droit des gens, que, dans aucun cas, le propriétaire du navire ou son capitaine ne peut être exonéré d'une négligence quelconque.

Les mêmes raisons d'utilité générale expliquent que dans aucun pays le capitaine ne puisse s'affranchir des conséquences de ses propres fautes.

1. Sibille, n° 422. Bordeaux, 6 février 1889 *Rev. int. Dr. mar.*, t. IV, p. 645.

Mais le capitaine est-il responsable des fautes des gens de l'équipage ?

En France, d'après une première opinion (1) le capitaine n'est pas, de droit, responsable des gens de l'équipage (2). Mais il semble plus juridique de décider le contraire ; le capitaine est un commettant à l'égard des gens de l'équipage : l'article 1384 lui est applicable (3).

La jurisprudence, pour éviter les résultats rigoureux d'une pareille solution, a jugé que le capitaine non fautif est bien responsable, mais « *ès qualité* », c'est-à-dire comme représentant du propriétaire du navire ; les condamnations n'ont d'effet que contre ce dernier (4).

La plupart des autres législations écartent la responsabilité personnelle du capitaine, s'il est lui-même irréprochable (5).

1. De Valroger, *Droit maritime*, p. 2104.

2. En ce sens, Marseille, 2 mai 1865, t. II, p. 52.

3. Lyon-Caen et Renault, *Précis*, t. II, p. 132.

4. Rouen, 13 juin 1848. D. 1850. 5. 407. — Paris, 30 juillet 1876. D. 1876. 164.

5. Allemagne, art. 736.

Angleterre, Malachlan, *A Treatise of the law of Merchant Shippers*, p. 387.

Belgique, art. 230.

Italie, Code de commerce, art. 491, 496.

Responsabilité du propriétaire de navires. — Limitation de sa responsabilité. — Conflits de lois

Indépendamment de la responsabilité du capitaine, l'abordage fautif entraîne toujours la responsabilité du propriétaire du navire en faute. Il importe peu que le propriétaire soit une société. Sont inapplicables en pareil cas, les principes généraux du droit romain d'après lesquels les personnes morales ne sont engagées par les fautes de leurs administrateurs que s'il y a eu pour elles enrichissement (1).

Mais tandis que la responsabilité du capitaine est personnelle et indéfinie, celle du propriétaire est civile et limitée.

Une législation importante, celle de l'Allemagne, admet que l'armateur n'est pas tenu personnellement des actes accomplis par le capitaine, en vertu de ses attributions légales, et que les créanciers, en raison de ces actes, ont une action seulement sur le navire et sur le fret, action qui est réelle (art 452 du Code de commerce).

Mais si l'on fait abstraction de ce système, on peut dire que les législations maritimes en général admettent la responsabilité personnelle de l'armateur

1. Lyon-Caen et Renault, n° 1633.

Desjardins, *Dr. com. et marit.*, t. II, n° 265.

avec faculté pour lui de se libérer, soit par l'abandon du navire et du fret, soit par le paiement d'une somme représentant, d'après un calcul légal plus ou moins arbitraire, la valeur du navire.

Le système qui donne à l'armateur la faculté de se libérer de la responsabilité civile par l'abandon du navire et du fret, remonte au moyen âge. Déjà consacré par le consulat de la mer, il a passé dans l'ordonnance de 1681 et a été presque unanimement admis par les nations du continent et par les États-Unis.

L'autre système est celui de la Grande-Bretagne. Il a été adopté en 1862, après diverses variations de législation. Pendant longtemps, semble-t-il, la responsabilité de l'armateur resta illimitée. Puis, vers le milieu du ^{xviii}^e siècle, la règle devint qu'en cas de perte ou dommages arrivés sans la faute de l'armateur, celui-ci ne serait responsable que jusqu'à concurrence de la valeur du navire en cause et du fret.

En 1846, un acte du Parlement, connu sous le nom d'Act de Lord Campbell, introduisit un changement radical dans la législation anglaise, dans le but de permettre aux familles de personnes tuées par suite d'un délit ou d'un quasi-délit, de se faire indemniser par les parties en faute. Ils étendent *in infinitum* la responsabilité des propriétaires de navires.

Ceux-ci réclamèrent. Une clause du *Merchant Shipping*, acte de 1854, leur donna satisfaction. En

principe, en cas de perte de vie, leur responsabilité ne fut pas limitée à la valeur du navire et du fret ; toutefois, en aucun cas, la valeur ne pourrait être appréciée à plus de 15 livres par tonne.

Ce chiffre maximum paraît avoir été fixé par cet argument assez singulier qu'un navire à passagers ne devait pas coûter moins de 15 livres par tonne et qu'au point de vue de l'intérêt général, il n'était pas désirable d'offrir aux armateurs un motif pour se procurer à un prix inférieur des navires pour passagers (1).

En 1862, une valeur minimum du navire fut également votée pour les réparations de dommages matériels. Cette valeur fut fixée à 8 livres par tonne. Elle correspond approximativement à la valeur du tonneau de jauge anglais à cette époque. Pour la déterminer, on a divisé le tonnage total de la flotte anglaise par sa valeur totale, sans établir de distinction.

« Cette fixation, dit M. Douglas Owen, pour certains esprits, semble avoir été faite dans le désir de venir en aide aux propriétaires des navires chers. Pour ma part, je ne le pense pas, c'est seulement dans un but de simplification que la loi a posé un chiffre étalon unique. On peut admettre que ce calcul a été fait un peu par à peu près, et, en fait, les propriétaires de

1. Douglas Owen, *Rev. Dr. marit.* t. XIV, p. 299.

navires valant moins et surtout ceux valant beaucoup moins que les 8 livres se sont livrés dans ces derniers temps à une agitation, soutenant que ce chiffre n'était pas juste et était contraire à leurs intérêts. Peut-être qu'un jour on arrivera à une justice plus exacte, en adoptant une échelle de valeurs et en divisant les navires en plusieurs catégories, au lieu de les laisser classés dans une seule. Mais c'est là, nous l'avons dit, une pure question de détail. Le principe posé d'une façon bien nette est que la responsabilité du propriétaire de navire, pour dommage causé par une faute de navigation, doit être égale à la valeur de ce navire avant l'événement ayant donné lieu au sinistre. »

M. Douglas Owen lui-même, dans une étude présentée au Comité maritime international, le 7 juin 1897, a fait ressortir les conséquences injustes de ce système, par l'exemple suivant : la responsabilité du propriétaire d'un navire de 1000 tonnes valant 10 shillings par tonne, ou 500 livres, et la responsabilité du propriétaire d'un navire de 1000 tonnes valant 24 livres par tonne, ou 24.000 livres, sont encore uniformément fixées à 8 livres par tonne ou 8.000 livres.

Par suite, dans des conditions identiques de faute et de dommage, le propriétaire du premier navire est responsable jusqu'à concurrence de seize fois la

valeur de son navire, alors que le maximum de la responsabilité du second n'est que d'un tiers de cette valeur.

Avantageux pour les armateurs de navires de faible tonnage, le système continental laisse, par contre, une charge énorme aux armateurs de bâtiments d'un prix élevé.

L'abandon doit comprendre le navire et le fret net encaissé pour le voyage au cours duquel l'obligation est née.

L'indemnité d'assurance est au contraire définitivement acquise au propriétaire du navire.

Telle est la solution donnée en France par la Cour de cassation(1), en Allemagne par la jurisprudence (2), en Belgique par l'article 7 du Code de commerce, au Danemark par le tribunal maritime de Copenhague(3), aux États-Unis par l'act de 1851, en Italie (4), aux Pays-Bas (art. 321 du Code de commerce).

C'est dans un but de protection de l'armement que cette règle a été admise et est conservée. Le propriétaire de navire serait autrement assujetti à des pertes qui risqueraient de décourager son esprit d'entreprise.

1. Cass., 13 février 1882, D. 1. 82. 129.

2. Trib. com. de Hambourg, Clunet, IV, p. 3.

3. *Rev. int. Dr. marit.*, t. III, p. 348.

4. Trib. civ. de Messine, 29 avril 1894, *Rev. int. Dr. marit.*, t. XI, p. 488.

En outre, « l'intérêt de l'armateur à contracter une assurance disparaîtrait dans bien des cas » (1).

La limitation de la responsabilité cesse lorsque les propriétaires de navires sont engagés par un acte ou un fait personnel. Telle est la règle admise par toutes les législations.

La loi ou la jurisprudence, dans les différents pays, apportent une atténuation dans l'intérêt du commerce de mer, à la responsabilité des armateurs. L'armateur ne peut-il pas, en outre, s'exonérer conventionnellement de toute responsabilité ?

En France, d'après une jurisprudence, que l'on peut désormais considérer comme constante, la clause de non-responsabilité écrite dans un connaissement n'a pas seulement pour effet de déplacer, comme en matière ordinaire, le fardeau de la preuve ; elle permet à l'armateur de décliner la responsabilité des fautes de ses préposés, capitaine, pilote et gens de l'équipage. Une pareille clause se justifie en effet par l'obligation où sont les armateurs de choisir leur personnel dans une catégorie de personnes jugées aptes par l'autorité publique et dans l'impossibilité où ils se trouvent de surveiller les agissements de ces préposés (2).

1. Lyon-Caen et Renault. *Traité Droit com.*, V, p. 149.

2. Cass., 14 mars 1877, D. 77. 1. 449 (1^{er} arrêt). — Cass., 31 juillet 1888, D. 89. 1. 305. — Cass., 1891, D. 92. 1. 94. — Cass., 1898, D. 98. 1. 423.

Mais n'est-il pas à craindre que l'armateur, sa responsabilité étant exclue, ne se montre négligent dans le choix du capitaine?

Une pareille éventualité est contraire à l'ordre public.

Or, si aucune disposition légale ne prouve expressément la nullité des clauses de non-responsabilité, d'après l'article 6 du Code civil, on ne peut valablement déroger aux lois qui intéressent l'ordre public ¹).

Mais l'article 353 du Code de commerce permet à l'armateur de s'assurer pour la responsabilité des fautes du capitaine et des gens de l'équipage (Lyon-Caen et Renault, n° 744).

Il doit donc pouvoir s'en exonérer directement.

Se prononcent dans le même sens que la jurisprudence française, la Cour suprême de l'empire allemand ⁽²⁾, la jurisprudence anglaise ⁽³⁾.

Toutefois, le mot *baratry* s'applique aux fraudes et non aux simples fautes du capitaine. Aussi, la clause d'un connaissance anglais exonérant l'armateur de

1. Jurisp. de la Cour de Bordeaux, 5 février 1889, *Rev. Autran.*, 89-90, p. 192. — 12 mars 1889, *idem*, 90 - 91, p. 28. — Desjardins, II, n° 276. — De Valroger, IV, n° 246. — Chavegrin, Note sous Cass., 13 juillet 1896. S. 1901. I. 483.

2. Lewes, *Die neuen Konnossement Klauseln*.

3. Chambre des Lords, 14 juillet 1887, *Rev. int. Dr. marit.*, t. III, p. 326.

la baratry, laisse-t-elle celui-ci responsable des fautes du capitaine (1).

La même solution est admise en Belgique (2), en Grèce (3), en Italie (4). Aux États-Unis, une loi du 13 février 1893 a posé les règles suivantes : l'armateur n'est pas responsable des fautes nautiques du capitaine, mais il demeure responsable, nonobstant toute stipulation contraire, des fautes commises par le capitaine comme agent commercial de l'armateur et des fautes se rattachant à l'état du navire au moment du départ (5).

Les clauses excluant la responsabilité des fautes personnelles de l'armateur sont déclarées nulles par la jurisprudence française (6) et dans les pays étrangers, à l'exception toutefois de la Belgique où des arrêts en ont admis la validité (7).

La diversité des législations relativement à l'étendue de la responsabilité civile des propriétaires de navires

1. Trib. de com. de Marseille, 3 décembre 1891, *Rev. int. Dr. marit.*, 1890-1891, p. 460. — Aix, 24 décembre 1890, *Rev. int. Dr. marit.*, 1891-1892, p. 411.

2. 17 juin 1885, *Rev. int. Dr. marit.*, t. I, p. 291.

3. Cour d'Athènes, 17 juin 1887, *Rev. int. Dr. marit.*, t. III, p. 493.

4. Cour de cass. de Florence, 14 juin 1886, *Rev. int. Dr. marit.*, t. III, p. 731.

5. Lyon-Caen et Renault, *Traité Droit com.*, t. V, p. 513.

6. Cass., 1887. — Sirey. 87. 1. 121. — Cass., 1890, *Rev. int. Dr. marit.*, 1887-1888, p. 75.

7. Cour de Bruxelles, 7 mai 1887, *Rev. int. Dr. marit.*, 1887-1888, p. 75.

donne naissance à des conflits de lois. Quelle loi est applicable ?

Est-ce la loi du tribunal saisi, la *lex fori* ? Est-ce la loi du pays où s'est formé le contrat entre l'armateur et le capitaine, la *lex loci contractûs* ? Ne faut-il pas plutôt s'attacher à la loi du pays où le capitaine a commis le délit (*lex delicti*) ?

Si les tribunaux peuvent faire application d'une loi étrangère, il est toutefois certain qu'ils sont, la plupart du temps, ignorants de cette loi. Il en résultera des difficultés pratiques, puisque le même tribunal peut être appelé à statuer conformément à un grand nombre de législations différentes.

L'application de la *lex fori* a pour elle l'avantage de la simplicité.

Mais elle présente de multiples inconvénients : elle ne permet pas, en premier lieu, au propriétaire du navire, de mesurer d'avance l'étendue de sa responsabilité. Il ignore en effet, au moment où il fait choix d'un capitaine, quel tribunal sera saisi des actions qui peuvent plus tard être intentées contre le capitaine et contre lui-même. Selon les lieux dans lesquels le capitaine aura causé par sa faute un accident, la compétence appartiendra à des tribunaux de pays différents. La jurisprudence et la loi même ne donnent-elles pas aux personnes lésées par l'abordage, l'option entre plusieurs tribunaux ?

Il appartiendra donc au demandeur de choisir,

selon son intérêt. le tribunal dont la loi consacre de la façon la plus étendue, la responsabilité du propriétaire.

Si l'on écarte la *lex fori*, une seule loi reste applicable pour le cas d'abordage en pleine mer : la *lex loci contractûs*.

Dans les eaux intérieures ou territoriales, cette loi se trouve en compétition avec la *lex loci delicti*.

C'est un principe de droit international, que les conséquences d'un délit ou d'un quasi-délit doivent être régies par la loi du pays où le délit ou le quasi-délit a été commis, quelle que soit la nationalité de l'auteur.

Mais dans le cas qui nous occupe, il ne s'agit pas, a-t-on fait remarquer, « de déterminer la loi qui régit les effets du délit du capitaine, ni de rechercher d'après quelle loi doit être fixée la responsabilité du propriétaire du navire à raison de ce délit (1) », mais « d'une question se rattachant au contrat par lequel le propriétaire du navire a préposé le capitaine à la direction de celui-ci ».

« Qui aurait droit de se plaindre, fait remarquer M. Autran, à raison de l'application de cette loi du pavillon ? A coup sûr, ce ne seraient pas les armateurs, qui seraient sûrs d'être toujours soumis à leur loi nationale, ni les assureurs sur corps qui ne

1. Lyon-Caen et Renault, *Traité de Droit com.*, t. V.

peuvent jamais être tenus au delà de leurs engagements. Quant aux chargeurs et à leurs assureurs, par la nationalité des navires déclarés en faute, ils seraient à même d'apprécier de suite l'étendue éventuelle des responsabilités. »

» Il est hors de doute, ajoute-t-il, que le système de la loi du pavillon substitué à la *lex fori*, présente sur cette dernière des avantages indiscutables de sécurité, de fixité et de justice (1). »

Quelle est la jurisprudence des divers pays sur cette question ?

En France, les tribunaux font une distinction entre l'abordage dans les eaux territoriales et l'abordage en pleine mer.

Dans le premier cas, ils appliquent la *lex loci* (2).

Un arrêt de la Cour de cassation du 15 février 1905 (3) déclare le navire étranger, coupable d'un abordage survenu dans les eaux françaises, soumis aux lois de police et de sûreté, conformément à l'article 3 du Code civil. Il n'y a pas lieu, déclare ce même arrêt, de distinguer, en ce qui concerne les droits des tiers lésés, entre le capitaine et l'armateur ; celui-ci est en effet tenu en vertu de l'article 1384 du Code civil.

1. Association française de Droit maritime. Bull. n° 24.

2. Cass., 10 juillet 1895, *Rev. Dr. marit.*, t. XI, p. 294. — Rouen, 26 juin 1907, *ibid.*, 1907-1908, p. 203.

3. *Rev. Dr. marit.*, t. XX, p. 685.

Et plus loin :

Attendu... qu'on ne s'expliquerait pas d'ailleurs que l'armateur anglais qui, dans l'espèce, pourrait se libérer par l'abandon de son navire, en vertu du paragraphe 2 de l'article 216, puisse se soustraire à l'application du paragraphe premier du même article qui le rend responsable jusqu'à concurrence de la valeur entière de ce navire...

De même, la responsabilité du propriétaire de navire, en cas d'abordage dans les eaux étrangères, est déterminée par la loi étrangère (1).

Dans le deuxième cas, si l'abordage s'est produit en haute mer, la responsabilité civile de l'armateur est réglée par la loi nationale (2).

Le tribunal de Marseille a motivé, de la façon suivante, son jugement du 21 décembre 1900 :

Attendu que le droit d'abandon du navire et du fret n'appartient pas au propriétaire d'un navire étranger, par cela seul qu'il est assigné devant un tribunal français ;

Que la responsabilité du propriétaire d'un navire, à raison des faits du capitaine, doit être déterminée d'après la loi du pays auquel appartient le navire, en vertu du principe connu sous le nom de loi du pavillon ;

Attendu que ce principe ne cesserait de régir la matière,

1. Rouen, 6 décembre 1907, *Rev. Dr. marit.*, t. XXIII, p. 254.

2. Brest, 28 avril 1900, *Rev. int. Dr. marit.*, t. XVI, p. 179. — Marseille, 21 décembre 1900, *Rev. int. Dr. marit.*, 1900-1901, p. 810.

conformément à une jurisprudence aujourd'hui bien établie qui si l'abordage était survenu dans les eaux françaises, soit dans les limites de la mer territoriale, auquel cas les étrangers qui sauf exception formelle jouissent, sur le sol français, en matière commerciale, de la même liberté que les nationaux, pourraient invoquer les mêmes dispositions légales que ces derniers et, par suite, le bénéfice de l'article 216...

La faculté d'abandon du navire et du fret doit-elle être considérée comme un droit civil, aux termes de l'article 11 ?

Un arrêt de la cour de Rouen, du 21 décembre 1887, a admis qu'il y avait là un droit civil, refusé comme tel aux étrangers. Il ne leur appartiendrait qu'autant qu'un semblable droit d'abandon serait reconnu aux Français dans le pays de ces étrangers, en vertu de conventions diplomatiques, ou qu'ils seraient autorisés à établir leur domicile en France (art. 13).

C'est là une question d'interprétation de l'article 11 du Code civil.

Selon la jurisprudence qui distingue entre les droits civils réservés aux nationaux et ceux qui font partie du droit des gens, la faculté d'abandon appartient aux étrangers, car elle est admise chez presque toutes les nations.

Le commerce est ouvert aux étrangers : la protec-

tion de la loi commerciale doit s'étendre à tous ceux qui s'y livrent.

Une traduction plus stricte de l'expression « droit civil » conduit à décider que tout étranger peut invoquer en France les droits privés qui ne lui ont pas été expressément retirés par la loi (1). La faculté d'abandon n'est pas un droit réservé (2).

« D'ailleurs, ainsi que le font remarquer MM. Lyon-Caen et Renault, le système opposé conduirait à un résultat vraiment impossible. Les propriétaires de navires appartenant à un pays où l'abandon est admis, ne pourraient pas eux-mêmes le faire en France. Dans quelle mesure seraient-ils donc responsables ? La logique conduirait à admettre à leur charge une responsabilité illimitée. Donnerait-on la même solution pour les navires des pays dont les lois, comme la loi anglaise, restreignent la responsabilité de l'armateur, sans admettre pourtant l'abandon du navire et du fret ? En cas d'affirmative, on appliquerait, en France, aux armateurs de navires étrangers, une loi qui ne serait ni leur loi nationale, ni la loi française (loi du tribunal saisi) Si, au contraire, on faisait bénéficier les armateurs des navires étrangers des restrictions spéciales apportées par leur loi nationale à la responsabilité, on traiterait plus rigoureusement les armateurs des

1. M. Weiss, *Traité de Droit int. privé*, t. II, p. 190.

2. En ce sens Caen, 23 juin 1897, *Rev. int. Dr. marit.*, t. XIII, p. 282. — Cass., 10 juillet 1895. — *Idem*, t. XI, p. 294.

pays dans lesquels le principe de notre article 216 du Code de commerce est admis. Ainsi, par une singularité injustifiable, toute la rigueur de la responsabilité illimitée serait réservée aux propriétaires des navires dont la loi nationale consacre les règles du droit maritime français (1). »

ALLEMAGNE. — En Allemagne, quelques auteurs admettent l'application de la *lex fori*, mais la jurisprudence se prononce en faveur de la loi du pavillon (2). Un arrêt du tribunal supérieur hanséatique du 12 novembre 1906 (3) a décidé qu'en cas de collision de navires allemands dans les eaux étrangères, les propriétaires étant domiciliés en Allemagne, il n'y avait pas lieu de rechercher si la responsabilité civile résultant du quasi-délit d'abordage devait être examinée dans son principe et son étendue, d'après la loi du lieu de la collision ; qu'en pareil cas, l'application d'une loi étrangère ne pourrait se justifier par aucune raison suffisante et ne se comprendrait pas, car les parties, dans la plupart des cas, ignorent la loi étrangère et elles n'ont aucun motif pour s'y référer, alors que leurs droits et leurs obligations sont déterminés par la loi nationale.

1. Lyon-Caen et Renault, *Traité de Droit com.*

2. Brême, 5 mai 1877, *Jour. Dr. int. privé*, 1878, p. 818.

3. *Revue Autran*, t. XXII, p. 666.

ANGLETERRE. — Le Merchant Shipping a déclaré applicable la *lex fori* (art. 503) (1).

BELGIQUE. — Les tribunaux se réfèrent pour statuer, à la loi du pays où le sinistre s'est réalisé.

Si l'abordage est survenu en haute mer la loi applicable est celle du pavillon.

ÉTATS-UNIS. — La Cour suprême a décidé que la *lex fori* est seule applicable (Morton P. Henry, p. 283).

ITALIE. — La loi du pavillon détermine l'étendue de la responsabilité de l'armateur, en cas d'abordage de haute mer (2).

Dans les eaux territoriales italiennes, il a été décidé (3) que les conditions d'exercice du droit d'abandon doivent être réglées par les lois italiennes, car la responsabilité de l'armateur, à raison de la faute du capitaine, ayant sa source dans un quasi-délit, doit être assimilée à un fait personnel à l'armateur.

Dans les eaux territoriales étrangères, il a été au contraire jugé que la loi du pavillon règle l'étendue de la responsabilité de l'armateur (4).

Cette responsabilité des faits du capitaine, constate le jugement, a pour origine le mandat qui le lie ; c'est

1. Haute-Cour de justice, 11 mai 1900. — Clunet, 1901, p. 818.

2. Gênes, 10 décembre 1894, *Rev. int. Dr. marit.*, p. 652.

3. Messine, 29 avril 1895, *Rev. Dr. marit.*, t. II, p. 488.

4. Naples, 5 juin 1899, *Rev. Dr. marit.*, t. XV, p. 524.

donc la loi d'après laquelle ce mandat a été conféré, c'est-à-dire la loi personnelle de l'armateur, qui doit être appliquée.

Responsabilité de l'assureur

Le propriétaire du navire civilement responsable des faits du capitaine et des gens de l'équipage, peut se couvrir des charges de cette responsabilité, en s'assurant.

En France, aux termes de l'article 353 du Code de commerce, l'assureur n'est point tenu des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connues sous le nom de baraterie de patron.

Mais une convention spéciale peut les mettre à sa charge.

En fait les polices françaises contiennent généralement une clause rendant l'assureur responsable de la baraterie de patron. Il est pourtant des risques dont l'assureur ne répond jamais, malgré toute convention expresse; ce sont ceux qui proviennent des fautes de l'assuré lui-même (art. 351 et 352) ou du vice propre de la chose (1).

En excluant la responsabilité de l'assureur quant à la baraterie de patron, le législateur a cru se conformer à l'intention probable des parties et déduire une

1. Marseille, 30 juillet 1898. *Rev. Dr. marit.*, t. XIV, p. 397.

conséquence logique de l'idée selon laquelle l'assureur maritime ne doit être tenu qu'à raison des risques de mer. Il n'a d'ailleurs, sur ce point, fait que reproduire la disposition de l'article 28, livre III, titre IV de l'ordonnance de 1673. Il y a bien là un risque de mer par cela même que l'armateur doit remettre la direction de son bâtiment à un capitaine pour le faire naviguer et que l'expéditeur des marchandises doit les confier au capitaine du navire sur lequel elles sont transportées. Aussi la plupart des codes étrangers ont, en retournant la règle de l'article 353 du Code de commerce, admis que l'assureur répond de la baraterie de patron, sauf convention contraire.

En Allemagne, le Code met expressément à la charge de l'assureur, l'abordage causé par la fraude ou la faute d'une personne de l'équipage (art. 824-6° et 7°).

En Angleterre, les assureurs répondent également des suites de l'abordage causé par la faute du navire assuré.

En Belgique, l'assureur est tenu de la baraterie du patron choisi par l'assuré, sauf convention contraire ; on n'excepte que les prévarications. C'est l'inverse du système français.

Aux États-Unis, l'assurance s'applique à la baraterie de patron ; dans ce pays, comme en Angleterre,

on désigne sous le nom de baraterie des actes frauduleux du capitaine ou des gens de l'équipage : *a fortiori* l'assurance comprend les actes de négligence.

Les Codes maritimes suédois, danois et norvégien (art. 246) décident que l'assurance n'est pas déchargée de sa responsabilité par la raison que les dommages sont imputables au capitaine et à l'équipage.

Au contraire, les Codes de commerce chilien (art. 1260), espagnol (art. 750-1^o), italien (art. 638), mexicain, portugais (art. 604), roumain (art. 630), ont admis la règle de l'article 353.

Responsabilité de l'État

L'État doit-il être déclaré civilement responsable lorsque le navire en faute appartient à la marine nationale ?

D'après l'opinion la plus généralement adoptée, l'État est comme un commettant ordinaire, civilement responsable du fait de ses préposés, excepté lorsqu'il s'agit d'actes de gouvernement, tels que les faits de guerre, les mesures générales prises dans un intérêt d'ordre public (1).

En France, malgré que l'administration ait contesté ces principes, et que le Conseil d'État ait été jusqu'à décider qu'en l'absence de dispositions for-

1. Sourdat, *Traité général de la responsabilité*, t. II, n^{os} 1304 et suiv.

nelles de la loi, la responsabilité de l'État en cas de faute de ses agents n'est pas réglée par les principes du droit commun, que cette responsabilité n'est ni générale, ni absolue, qu'elle se modifie suivant la nature et les nécessités de chaque service (1), l'État a été déclaré responsable du dommage causé par l'abordage résultant de la faute du capitaine d'un de ses transports (2). Par un arrêt du 15 mai 1908 (3), le Conseil d'État s'est prononcé dans le même sens pour un abordage survenu en rade de Brest entre le garde-côte *Amiral-Tréhouart* et un navire marchand.

Il a été jugé de même en Angleterre par la Haute-Cour de justice (4).

Responsable comme commettant, l'État belge n'est pas tenu des faits des capitaines de ses navires, lorsque, organisant la surveillance de la pêche dans la mer du Nord, il agit comme gouvernement remplissant une mission de police (5).

Influence de la présence à bord d'un pilote obligatoire. — La présence d'un pilote à bord a-t-elle pour effet de modifier les règles sur la responsabilité que nous avons étudiées?

1. Conseil d'État, 6 décembre 1855 et 20 février 1858. D. 59.3. 34 et 35.

2. Conseil d'État, 16 mars 1900. *Rev. Dr. marit.*, t. XVIII, p. 147.

3. *Rev. Dr. marit.*, 1909-1910, p. 613.

4. 17 avril 1905, t. XX, p. 920.

5. Bruxelles, 5 juillet 1899, t. XV, p. 225.

Un premier point est certain : si le pilote commet une faute et qu'un abordage en soit la conséquence, il est personnellement tenu envers le navire et envers les tiers.

Mais le propriétaire du navire et le capitaine ne restent-ils pas responsables?

La question ne se pose qu'au cas de pilotage obligatoire.

Tel est le cas en France. L'article 14 du décret du 12 décembre 1806 prescrit à tout capitaine de prendre à l'entrée et à la sortie des ports un pilote à bord.

Plusieurs Codes étrangers posent le même principe : l'Angleterre (1), l'Espagne (Code de commerce, art. 612-6°), les États-Unis (2), la Hollande (art. 303), l'Italie (art. 192 à 204 du Code de commerce).

Quel est à bord le rôle du pilote obligatoire?

D'après une première opinion il se substitue au capitaine par l'effet de la loi. Le propriétaire du navire cesse d'être responsable. Cette solution est celle du Merchant Shipping act anglais de 1854 (art. 388).

C'est également celle donnée par la jurisprudence italienne (3).

Le Code de commerce allemand se prononce dans

1. Abbot, *Law of ship and seamen*, p. 168 et suiv.

2. Dixon, *Law of shippings*, p. 232, n° 242.

3. Cour de cassation de Florence, 23 mai 1876.

le même sens (art. 740) : « Quand un navire s'est trouvé sous la conduite obligatoire d'un pilote l'armateur et que les gens composant l'équipage ont rempli les obligations qui leur incombent, l'armateur n'est pas responsable du dommage qui résulte d'un abordage causé par la faute du pilote. »

Au contraire, la législation belge (art. 223) ne considère le pilote que comme un conseiller et par suite laisse subsister la responsabilité du capitaine, libre de ne pas suivre les indications que lui donne le pilote.

La même règle est admise aux États-Unis.

En France, cette manière de voir est généralement adoptée.

Le capitaine, malgré la présence du pilote, reste maître de son bâtiment ; si le législateur l'avait considéré comme dessaisi de son commandement on ne comprendrait point qu'il lui eût imposé l'obligation d'être en personne à bord de son bâtiment à l'entrée et à la sortie des ports (art. 227).

En conséquence le capitaine, et par suite l'armateur, sont responsables d'un abordage qui s'est produit entre deux navires par la faute du pilote. Le capitaine est en outre responsable envers l'armateur (1).

PORTUGAL. — « Aux termes de l'article 698 du Code

1. Rouen, 15 juillet 1898, t. XIV, p. 334. — Rennes, 31 décembre 1896, p. 418.

portugais, dans tous les cas où la responsabilité retombe sur le capitaine, si au moment de l'abordage et conformément aux dispositions des règlements le navire était sous la direction du pilote du port ou du lamineur, le capitaine a le droit d'être indemnisé par le pilote ou par la corporation des pilotes s'il y en a une. »

La solution française, relativement à la responsabilité du capitaine et de l'armateur, est admise par les législations du Chili (art. 1132), du Danemark (art. 25, loi du 13 juin 1879 sur le pilotage). D'après cette dernière loi, le pilote n'a pas d'autorité sur l'équipage et le capitaine reste tenu, vis-à-vis des tiers, du dommage causé par le navire (1).

Cette solution est également admise par la jurisprudence des Pays-Bas (2).

En Suède, l'article 15 de l'ordonnance du 15 février 1881 sur le pilotage porte que le capitaine est responsable de la manœuvre du navire, conformément à la direction et à la profondeur d'eau indiquée par le pilote.

On peut donc conclure de ce texte que si l'abordage provient d'une fausse manœuvre, les armateurs seront tenus, sur le navire et sur le fret, du dommage

1. So-og. Handelsret, 19 mars 1883. — Clunet, I, p. 257.

2. Tribunal de Rotterdam, 1^{er} décembre 1883, *Rev. int. Dr. marit.*, I, p. 257. — Cour d'Amsterdam, 24 décembre 1885, Clunet, 1887, p. 105.

qui en résulterait, même si le pilote est la cause immédiate de l'accident (1).

Influence du remorquage. — En cas de remorquage la question se pose de savoir si le propriétaire du navire remorqué est responsable des fautes commises par le patron ou les gens de l'équipage du remorqueur.

En France l'article 216 § 1^{er} ne prévoit pas le cas. On a dit (2) que « les principes généraux du droit doivent conduire à décider que le remorqué est responsable ; en effet, le remorqueur est à son service, le capitaine du remorqueur devient le préposé du propriétaire du navire remorqué, ce qui entraîne l'application de l'article 1384 du Code civil ».

Responsable envers les tiers, le propriétaire du navire remorqué peut exercer un recours contre le capitaine et contre le propriétaire du remorqueur (3).

Il peut encore actionner l'un et l'autre en réparation des dommages propres qu'il a subis.

Mais l'action du navire abordé pourrait être directement intentée contre le navire remorqueur (4).

Il se peut que le remorqueur justifie qu'aucune faute ne peut lui être imputée ; garant de la remorque en vertu du contrat de transport, c'est en effet au

1. *Rev. int. Dr. marit.*, III, p. 102 et suiv.

2. Lyon-Caen et Renault, *Droit. com.*, t. V, p. 123.

3. Douai, 20 juin 1833.

4. Havre, 1^{er} sept. 1897. *Rev. int. Dr. marit.*, t. XIII, p. 378.

navire remorqueur à faire la preuve qu'il est exempt de faute (1).

Il la fera en démontrant la faute du navire remorqué. Celui-ci possède le plus souvent une certaine liberté de manœuvre (2).

ALLEMAGNE. — Dans un jugement rendu par le tribunal supérieur hanséatique, le 5 février 1902, les principes auxquels se conforme la jurisprudence allemande sont ainsi exposés :

« A l'égard des tiers, c'est-à-dire comme en l'es-pèce, envers le navire abordé par un navire remorqué, la traîne, soit l'ensemble formé par le remorqueur, la remorque et le navire remorqué, constitue une unité nautique, l'équipage du remorqueur est considéré, pendant le remorquage, comme au service du navire remorqué et par suite, comme faisant juridiquement partie de l'équipage de ce dernier ; en conséquence la responsabilité de l'abordage fautif quel que soit l'auteur de la faute incombe tout entière à l'armateur du navire remorqué.

» Cette unité nautique de la traîne, et la responsabilité qui en résulte pendant le remorquage pour l'armateur du navire remorqué, n'existe d'une façon absolue

1. Dunkerque, 12 octobre et 16 novembre 1897, *Rev. Dr. marit.*, t. XIV, p. 358.

2. Il se peut qu'il n'en possède aucun. S'il s'agit d'un chaland en particulier ; dans ce cas le remorqueur est seul responsable. Marseille, 4 février 1901, *Rev. Dr. marit.*, t. XVI, p. 665.

qu'envers les tiers. Dans les rapports entre remorqueur et remorqué elle se modifie, s'atténue ou s'efface même comme la responsabilité du navire remorqué devant la dualité qui se présente en fait entre les deux navires et selon les termes du contrat de remorquage qui fixe les droits et les obligations de chacun et détermine surtout la nature du service à rendre par le remorqueur.

» Ainsi, en principe, lorsqu'il s'agit de conduire un navire à vapeur de la haute mer dans le port, le remorqueur apparaît au service du navire remorqué comme un simple instrument, une machine avec les hommes qui la font mouvoir, préposée à la marche et à la direction du navire, placée pour ainsi dire en dehors de lui, et qui ne doit se mettre en mouvement et fonctionner que sous son commandement et d'après les ordres du capitaine du navire. En pareil cas le capitaine est sous les ordres du navire remorqué ; l'unité nautique de la traine et la responsabilité exclusive du navire remorqué pour la manœuvre du remorquage résultent du contrat lui-même (1). »

ANGLETERRE. — La Haute-Cour de justice a décidé dans le même sens que le navire remorqué et le remorqueur ne font qu'un, par rapport au troisième

1. *Rev. Dr. mar.*, t. XVIII, p. 703.

navire abordé (1). En conséquence le propriétaire du navire remorqué est responsable de l'abordage causé par la faute du remorqueur et réciproquement (2).

Le navire remorqué peut cependant être considéré comme corps mort, et mis hors de cause ; le remorqueur doit être directement condamné (3).

BELGIQUE. — Le remorqueur et le remorqué ne forment qu'une seule individualité à l'égard des tiers ; par suite le dommage causé par le remorqueur est censé avoir été causé conjointement par les deux bâtiments (4).

ÉTATS-UNIS. — De nombreuses décisions (5) ont déclaré qu'il n'y avait pas entre les deux navires de relations de maître à préposé qui puissent rendre le remorqueur responsable des actes du remorqué.

ITALIE. — En sens contraire, il a été jugé en Italie que la responsabilité de l'abordage qui s'est produit entre un navire remorqué et un autre navire contre lequel aucune faute ne peut être relevée, incombe

1. 8 mai 1894. *Rev. int. Dr. marit.*, t. X, p. 296.

2. Décisions de l'amirauté rapportées dans Marsden, *Collision at sea*, p. 200 et suiv. Toutefois le remorqueur peut s'exonérer à l'égard du remorqué de la conséquence de ses fautes. Division de l'amirauté, 4 novembre 1902, p. 501.

3. Cour du comité de Stonehouse, 18 octobre 1886. *Rev. int. Dr. marit.*, p. 577. — Cour des plaids communs. Clunet, 1876, p. 32.

4. Bruxelles, 10 décembre 1884. R. Autran, 1886. 1. 199.

5. Rapportées par Morton P.-Henri, p. 249 et suiv.

au navire remorqué, bien que la collision soit due à une fausse manœuvre du remorqueur.

Le capitaine du remorqueur en effet doit être considéré comme le préposé du capitaine du navire remorqué et c'est toujours au capitaine de ce navire, même pendant le remorquage qu'appartient la haute direction de la manœuvre et le soin d'en corriger les erreurs. Le rôle du remorqueur est d'indiquer la route à suivre et de prescrire les mesures nécessaires à la sécurité du navire qu'il conduit (1).

§ 3.— QUE COMPREND LA RESPONSABILITÉ CIVILE ?

En France, l'article 407, § 2, dit simplement : « le dommage est payé ».

Il doit être complété par l'article 1149 du Code civil qui exprime le droit commun en cette matière :

« Les dommages intérêts dus au créancier sont, en général, de la perte qu'il a faite et du gain dont il a été privé. »

Un autre principe doit être également appliqué : c'est qu'en l'absence de faute lourde équivalant au dol, le capitaine ne peut être responsable que des conséquences directes et immédiates de l'abordage (2).

De ces principes, les applications suivantes peuvent être déduites.

1. Cour d'Ancône, 23 septembre 1893. *Rev. int. Dr. marit.*, t. XIV, p. 850.

2. Cass., 12 juin 1876. D. 76.1.478.

Si le navire abordé est entièrement perdu, les dommages-intérêts correspondront à la valeur du navire au moment de l'accident, et aux pertes qui sont la conséquence directe de l'abordage, par exemple la perte du fret (1).

En cas d'avarie rendant possible la réparation du navire, on ne tiendra pas compte, en principe, de la déduction du neuf au vieux, à moins toutefois que l'abordeur ne rapporte la preuve que les réparations ont augmenté la valeur du navire (2).

Les dommages-intérêts comprennent en outre : la perte sur le gain de l'opération (3), l'indemnité pour chômage du navire que l'usage fixe en France et en Belgique au taux des surestaries (4), les frais et prime de l'emprunt à la grosse contracté pour payer les opérations (5).

Des dommages-intérêts sont également dus à la cargaison et aux personnes pour le préjudice qu'elles ont subi. C'est ainsi que les gens de l'équipage auront droit au paiement de leurs salaires et de leurs effets perdus (6).

En Allemagne, un arrêt du tribunal d'appel de Hambourg, du 8 février 1876, déclare que l'indemnité

1. Aix, 22 nov. 1860. *Jurisp. Mars.*, 1861. 1.83.

2. Havre, 21 juin 1887. *Jurisp. Havre*, 1.167.

3. Nantes, 18 août 1849, Caumont, *Abordage*, n° 11.

4. Havre, 25 août 1890, *Rev. int. Dr. marit.*, t. VI, p. 431.

5. Havre, 1^{re} août 1860. *H.* 60. 1. 49.

6. Marseille, 30 mai 1873. *J. M.* 73. 1.215.

imposée au navire abordeur, au profit de l'abordé, doit comprendre :

1° Les frais de réparation ;

2° Les dépenses qui ont été la conséquence de l'abordage ; mais elle ne comprend pas le montant de la prime d'assurance payée pendant le chômage par les armateurs du navire abordé, ni les intérêts, pendant le même temps, de la somme représentant la valeur du navire et de sa cargaison (1).

En Angleterre, la responsabilité de l'abordeur ne se limite pas aux dommages immédiats et matériels. Elle comprend, outre les frais nécessaires de réparations, la perte du fret et tout le préjudice résultant du chômage (2).

En Belgique, les règles pour l'évaluation du dommage sont à peu près les mêmes que celles admises par la jurisprudence française (3).

SECTION III

ABORDAGE PAR FAUTE COMMUNE

La faute commune existe quand, en dehors des cas prévus par l'article 407, l'abordage est survenu à raison des fautes commises par les deux capitaines,

1. Clunet, IV, p. 535.

2. Desjardins, t. V, p. 153.

3. Audars, 2 décembre 1887, *Rev. int. Dr. marit.*, IV, p. 450.

soit en faisant ce qu'ils n'auraient pas dû faire, soit en ne faisant pas ce qu'ils auraient dû faire (1).

Il convient d'examiner cet abordage : *a*) en ne tenant compte que des deux navires en présence ; *b*) au point de vue de l'action des passagers, de la cargaison et de tous autres tiers ; *c*) au point de vue du recours de l'un des navires contre l'autre au cas où l'un a dû payer à des tiers une part supérieure à celle qui lui incombait d'après les règles admises pour l'action des navires entre eux.

a) Les législations se partagent entre quatre systèmes différents :

1° *Ne donner aucun recours dans aucun cas.* — Ce principe a été observé en Angleterre jusqu'en 1893 dans les instances suivies devant les tribunaux ordinaires appliquant la *Common law*.

Les Cours de l'amirauté, au contraire, jugeant d'après la loi maritime, se conformaient à une règle différente.

Aussi le résultat du procès dépendait du choix de la juridiction ; cette anomalie a pris fin en 1873 à la suite du « *Judicature Act* ».

En Allemagne, l'ancien article 737 assimilait l'abordage causé par la faute commune des deux capitaines à l'abordage fortuit.

Le même principe est actuellement adopté par les

1. Autran, *Code international de l'abordage*, p. 117.

Codes hollandais (art. 535), italien (art. 652), espagnol (art. 827) et par les États sud-américains qui suivent la loi espagnole.

Dans les ports autrichiens de l'Adriatique on applique depuis quelque temps le Code allemand.

2° *Diviser dans tous les cas le dommage total par deux.* — Cette pratique est suivie en Grande-Bretagne et dans les Cours de l'amirauté coloniale ainsi que dans les Cours d'amirauté des États-Unis.

A raison de l'importance des intérêts engagés dans les affaires d'armement, en ces pays, il est probable que la majeure partie des cas de faute commune en matière d'abordage est appréciée d'après ces principes.

Le Judicature Act dispose dans ses articles 36 et 37 que « dans toute action ou poursuite pour dommages résultant d'une collision entre deux navires, si tous deux sont reconnus en faute, les règlements de la Cour d'amirauté actuellement en vigueur prévaudront, autant qu'ils ne sont pas en désaccord avec les règlements des cours de droit commun ».

3° *Répartir le dommage proportionnellement aux fautes des navires en présence.* — ALLEMAGNE. — Le nouveau Code de commerce en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1900 se rallie à cette solution. Un arrêt du tribunal de l'empire du 23 octobre 1903 (1) après

1. *Rev. Dr. marit.*, t. XIX, p. 912.

avoir rappelé que, lorsque l'abordage est dû à la faute commune, les dommages sont répartis suivant la gravité des fautes et si toute distinction est impossible, par égale portion, décide qu'il est possible d'écarter entièrement la responsabilité de l'un des navires, lorsque la faute qui lui est reprochée, en rapport avec celle commise par l'autre navire est tellement légère qu'elle n'a pu exercer aucune influence sur la collision qui s'est produite.

BELGIQUE. — L'article 229 du Code belge (loi du 21 août 1879) est ainsi conçu : « S'il y a faute commise à bord des deux navires, il est fait masse des dommages, lesquels sont supportés par les deux navires dans la proportion de la gravité qu'ont eue les fautes respectivement constatées comme cause de l'événement. »

DANEMARK. — Le Code danois disposait, pour le cas de faute commune, qu'il serait fait masse des dommages subis par les deux navires et que la répartition se ferait toujours également entre eux sans aucun égard à la gravité des fautes (1). Mais le nouveau Code danois de 1892 admet, comme la jurisprudence française, la répartition des dommages proportionnellement à la gravité des fautes.

ÉTATS-UNIS. — Si la jurisprudence des cours d'ami-

1. *Ancien Code danois*, IX, ch. III, art. 3 et 4.

rauté est généralement contraire au système proportionnel, on cite néanmoins deux arrêts, l'un concernant l'*Alabama*, l'autre le *Plymotean and Victory* qui en ont fait application (1). Ce sont du reste les tribunaux qui déterminent quel est le droit maritime général ; aux États-Unis, une révision de la loi n'est donc pas nécessaire pour appliquer le principe du partage proportionnel.

FRANCE. — L'article 407 ne prévoit pas le cas de faute commune.

Comment se réglera la responsabilité ?

Cette question a soulevé des difficultés en législation et en jurisprudence.

Trois systèmes ont été soutenus :

Un premier système assimile l'abordage causé par la faute commune des deux navires à l'abordage douteux (2) ; il a été consacré par quelques décisions de jurisprudence (3).

Il doit être écarté ; les deux cas sont en effet très distincts : en cas d'abordage douteux, il y a incertitude sur l'auteur de la faute ; en cas de faute commune, l'existence d'une faute est certaine pour chacun des capitaines, et le doute ne porte que sur le degré de la faute de chacun d'eux.

1. Comité maritime international, Bull. n° 6.

2. Sibille, 27, 66, 77 et suiv.

3. Havre, 23 juillet 1856. H. 56. 1. 61. — Nantes, 9 janvier 1864.

D'après une seconde opinion adoptée par quelques arrêts, le dommage doit être définitivement supporté par le navire qui l'a souffert.

Celui qui subit un dommage par sa faute ne peut en demander réparation ; c'est là un très ancien principe.

On ajoute qu'en pratique, proportionner la responsabilité à la faute sera le plus souvent impossible pour le juge. Comment comparer et peser les fautes des deux capitaines ?

En conséquence, on renoncera presque toujours, disent les critiques de ce système, à établir le degré de faute de chacun, et l'on se bornera à partager par moitié le dommage subi, comme si les fautes étaient égales, solution empirique, de nature à encourager la négligence du juge, solution rigoureuse et inique si l'abordage a eu lieu entre navires de dimensions très différentes, le plus faible des navires ayant alors à contribuer pour plus que sa valeur.

Les difficultés pratiques que peut rencontrer un pareil système ne sauraient justifier le principe de partage par moitié. Il est en effet conforme au droit commun que chacun supporte la conséquence de sa propre faute.

Ce système est suivi par la plupart des auteurs (1) et par la jurisprudence actuelle (2).

1. Lyon-Caen et Renault, II, n° 2013. — Desjardins, V, n° 1128. — De Valroger, V, n° 2117. — Bedarride, V, n° 1780.

2. Havre, 26 janvier 1897, *Rev. Dr. marit.*, t. XII, p. 715. —

Le nouveau code scandinave dispose que la répartition du dommage doit être faite par les tribunaux, ce qui, d'après les principes du droit national, conduit à décider que les tribunaux doivent tenir compte de la gravité des fautes.

Au Portugal, l'article 692 du code du 1^{er} janvier 1889 est ainsi conçu :

S'il y a faute de la part des deux navires, il est fait une masse des dommages subis et elle sera supportée par chacun des navires, en proportion de la gravité de la faute.

En Finlande, l'article 154 du code 1873 dispose :

S'il est prouvé que l'un des capitaines est plus coupable que l'autre, il appartiendra au tribunal d'examiner les faits et la part de responsabilité de chacun, puis de décider dans quelle proportion le plus coupable doit dédommager l'autre.

4^e *Partager le dommage dans la proportion de la valeur des deux navires.* — Ce système est suivi en Turquie et en Égypte, au moins par les cours mixtes ; le dommage causé par l'abordage est traité comme une espèce d'avarie commune.

b) Le cas de faute commune doit être examiné,

en second lieu, au point de vue de l'action des propriétaires de la cargaison, des passagers ou de leurs parents, ou de toutes tierces personnes lésées par l'abordage.

Les rapports juridiques qu'il y a lieu d'apprécier ici ne sont pas régis par le contrat de transport, mais par les règles générales de la responsabilité en matière de quasi-délit.

Deux solutions se présentent : la première consiste à reconnaître aux tiers un recours pour le tout, contre l'un ou l'autre des navires, à leur choix, par le motif que la faute des deux navires a contribué à amener la collision et que les tiers n'ont pas à s'occuper de la mesure de chacune de ces fautes ; dans ce système, la faute commune donne lieu à un partage proportionnel entre les navires, mais n'exclut pas un recours *in solidum* pour le dommage causé aux tiers ; la seconde solution est d'étendre à la cargaison, aux passagers, aux marins et à tous autres tiers, la règle applicable au navire. Chacun, dit-on, n'est responsable que dans la proportion de sa faute ; si ce principe est vrai pour les armateurs, il doit être vrai aussi pour tous ceux qui sont victimes de la collision.

La jurisprudence française décide que dans le cas de faute commune constatée, tous les chargeurs lésés par l'abordage ont une action solidaire contre les deux capitaines, les co-auteurs de délits ou de quasi-

délits provenant d'une faute commune, étant tenus *in solidum* des dommages (1).

L'arrêt de Bordeaux de 1888 a décidé que lorsque les chargeurs d'un navire perdu dans un abordage causé par la faute commune exercent leur action solidaire uniquement contre le capitaine abordeur, ce capitaine ne peut se prévaloir de ce que les connaissements stipulent l'irresponsabilité des armateurs, pour les faits du capitaine. Cette clause constitue une exception personnelle aux armateurs.

ALLEMAGNE. — En cas d'abordage, le propriétaire de la cargaison du navire abordé peut actionner en dommages-intérêts l'armateur auquel appartient le navire abordeur. Ce dernier n'est pas fondé à repousser l'action dirigée contre lui en opposant que l'abordage est le résultat d'une faute commune (2).

ANGLETERRE. — Les chargeurs, d'après les règles de l'amirauté anglaise, n'ont de recours contre chaque navire que jusqu'à concurrence de la moitié du préjudice souffert sans solidarité.

D'après la *Common law*, une demande en indem-

1. Cass., 6 février 1883, D. 83. 1. 451. — Bordeaux, 30 juillet 1888, *Rev. int. Dr. marit.*, t. IV, p. 259. — Bordeaux, 1^{er} octobre 1886, *Rev. int. Dr. marit.*, t. II, p. 531. — Havre, 29 septembre 1897, *Rev. int. Dr. marit.*, t. XIII, p. 327. — Rouen, 15 juillet 1898, *Rev. int. Dr. marit.*, t. XIV. — Marseille, 22 février 1907, *Rev. int. Dr. marit.*, 1907-1908, p. 641.

2. Tribunal supérieur de l'empire, 5 mars 1874, Clunet, 1875, p. 360.

nité de la part des parents d'une personne tuée à bord d'un navire abordé, ne peut être dirigée contre les propriétaires de l'autre navire, dans le cas où l'abordage est dû à la faute commune des deux navires (1).

ÉTATS-UNIS. — Le principe de répartir le dommage entre les navires, en cas d'abordage dû à une faute commune, ne s'applique qu'aux navires eux-mêmes. Les tiers ont une action solidaire contre l'un des navires (2).

c) La question du recours de l'un des navires contre l'autre, au cas où l'un d'eux a dû payer à des tiers un montant supérieur à la part qui lui incombait, d'après les règles admises pour l'action des navires entre eux, ne se pose qu'au cas où l'on admet qu'une condamnation *in solidum* peut être prononcée contre l'un des navires.

Celui qui a payé moins que sa part est tenu de rembourser à l'autre la différence; c'est là une obligation quasi-contractuelle. Mais quel est l'effet des clauses d'exonération des responsabilités de l'abordage, insérées dans le contrat de transport? Ces clauses peuvent-elles être opposées par les armateurs de l'autre navire?

1. Haute-Cour de justice, div. de l'amirauté, 2 mars 1886, Clunet, 1887, p. 90.

2. Morton P. Henry, *The Jurisdiction and the procedure of the admiralty Courts of the United-States*, p. 220.

En France, il a été jugé (1) que, lorsque les chargeurs d'un navire perdu dans un abordage dû à la faute commune des deux capitaines exercent leur action solidaire uniquement contre le capitaine du navire abordeur, ce capitaine ne peut se prévaloir de ce que les connaissements dont lesdits chargeurs sont porteurs, dégagent les armateurs du navire abordé et coulé « de toute responsabilité provenant de la faute du capitaine ». Cette clause insérée à l'avance dans les connaissements, ne peut être considérée comme une remise de dettes ; elle constitue une exception personnelle aux armateurs du navire abordé et ne peut profiter aux tiers.

C'est là une application de l'article 1208 du Code civil aux termes duquel « le codébiteur solidaire poursuivi par le créancier peut opposer toutes les exceptions qui résultent de la nature de l'obligation et toutes celles qui lui sont personnelles, ainsi que celles qui sont communes à tous les codébiteurs.

Il ne peut opposer les exceptions qui sont purements personnelles à quelques-uns des autres codébiteurs.

1. Bordeaux, 1887, *Revue Dr. marit.*, 1887, 88, p. 582.

SECTION IV

ABORDAGE DOUTEUX

L'abordage est douteux dans tous les cas où il y a incertitude sur les causes réelles de l'abordage, soit que le doute existe quant au fait qui a été la cause de l'abordage, cas fortuit ou faute, soit qu'il existe quant aux véritables auteurs des fautes alléguées (1).

En France, le Code de commerce de 1808 a consacré dans l'article 407 § 3, une décision que l'ordonnance de 1681 avait admise pour le cas où une faute n'était pas prouvée. « S'il y a doute sur les causes de l'abordage le dommage est réparé à frais communs par égale portion par les navires qui l'ont fait et souffert. »

A la différence des deux premières dispositions de l'article 407 qui sont les applications du droit commun, cette dernière y déroge, car, par cela même qu'aucune faute n'est établie à la charge de l'un ou de l'autre des capitaines, l'abordage devrait être traité comme fortuit et chaque navire ne devrait supporter que son propre dommage.

L'article 40 étant une dérogation au droit commun doit être appliqué strictement. Ce sera donc le dom-

1. Autran, *Code de l'abordage*, p. 122. Cass., 30 juin 1875. — Desjardins, V, n° 1129.

mage causé aux navires seuls qui sera réparé à frais communs « par les navires qui l'ont fait et souffert » dit le texte,

Lorsqu'il s'agira de dommages causés soit aux marchandises (1), soit aux personnes, ces dommages seront définitivement supportés par ceux qui les ont subis.

Des principes analogues sont admis par les législations de quelques autres pays : Chili, Guatélama, Honduras.

Les législations argentine, égyptienne, hollandaise, turque, admettent également que le doute du juge se résout par une opération d'arithmétique, mais elles la compliquent car elles tiennent compte, dans la répartition, de la valeur ou du tonnage des navires.

En Hollande, les chargements entrent aussi en ligne de compte. L'article 538 est ainsi conçu :

Lorsque ni la faute ni l'accident fortuit ne peuvent être prouvés et qu'ainsi il y a doute sur les causes de l'abordage, le dommage survenu aux navires et aux chargements sera réuni en une seule masse et supporté par chacun d'eux, en proportion de la valeur respective des navires et de leurs chargements. Ce dommage est réparti par forme d'avarie grosse sur chaque navire et sur chaque chargement.

Au contraire, l'Angleterre, l'Allemagne, la Belgique,

1. Valin, II, p. 180. — Emerigon, I, p. 418.

le Danemark, les États-Unis, l'Italie, la Norvège, la Suède estiment que si le défendeur est en faute, il doit tout, mais que si la faute ne peut être établie, il ne doit rien.

SECTION V

DES CONFLITS DE LOIS RELATIFS A LA DÉTERMINATION DE LA RESPONSABILITÉ

La divergence des législations, lorsqu'il s'agit de déterminer qui doit supporter les dommages résultant de l'abordage, donne naissance à des conflits de lois.

En ce qui concerne l'abordage fortuit, il n'existe aucune difficulté. Toutes les législations s'accordent pour décider qu'en pareil cas, chacun supporte le dommage qu'il a subi. Personne n'étant en faute, personne n'a encouru de responsabilité. Il suffit de signaler la dissidence partielle des lois hollandaise et portugaise.

Il en est de même pour l'abordage fautif : chacun doit réparer le dommage qu'il a causé à autrui par sa faute ; c'est là un principe de droit naturel autant que de droit écrit.

Mais s'il s'agit d'abordage douteux, il y a contradiction de solutions.

Du moment qu'il n'est prouvé aucune faute à la charge du capitaine, la solution logique et rationnelle serait de décider que ce capitaine ou le navire qu'il commande n'ont aucune responsabilité à supporter.

On doit présumer que l'abordage est dû à une cause fortuite ; il en est ainsi pour toute espèce d'accidents ou de sinistre. Telle est la loi d'un grand nombre de pays. Mais d'autres pays partagent le dommage par moitié ; il en est qui tiennent compte de la valeur des navires ; la Hollande impose même une part de responsabilité aux chargeurs.

Enfin, la difficulté grandit en cas d'abordage par faute commune.

Dans certains pays, le dommage se répartit alors en proportion de la gravité de la faute de chaque capitaine. Dans d'autres, chacun supporte sans répartition le dommage qu'il a éprouvé. Dans quelques-uns enfin, le dommage est réparti par moitié.

La question de savoir quelle loi est applicable en cas d'abordage est de nature à se poser non seulement dans le cas où les deux navires sont de nationalités différentes, mais aussi parfois lorsque les pavillons sont les mêmes.

Il en est ainsi lorsque l'abordage est survenu dans les eaux étrangères, et qu'un tribunal local est saisi de l'action en indemnité ? Doit-il appliquer sa propre

loi (*lex fori*) ou la loi commune aux navires (loi du pavillon)?

La question doit être examinée dans trois cas différents : 1^o l'abordage a eu lieu dans les eaux intérieures d'un État ; 2^o en pleine mer ; 3^o dans les eaux territoriales.

Nous envisagerons d'abord le cas où un tribunal français est saisi de l'action ; puis, nous indiquerons quelles sont les solutions admises par les lois ou les jurisprudences étrangères.

§ I. — ABORDAGE DANS LES EAUX INTÉRIEURES

Il s'agit d'abordage maritime. D'une façon générale, l'abordage est maritime si la navigation est maritime (1). Or, chaque pays fixe pour ses fleuves la limite jusqu'où la navigation est réputée maritime. En France ces limites sont celles qu'établissent les décrets sur l'inscription maritime.

On comprend en outre sous la dénomination « les eaux intérieures » les ports, rades et baies.

En cas d'abordage dans les eaux intérieures, on décide généralement qu'il y a lieu d'appliquer la loi

1. En sens contraire, Cass., Belgique, 21 juin 1883, Autran, 1883, p. 25, déclarant qu'il faut s'attacher à la nature du navire. Jurisprudence belge non conforme à cet arrêt.

de l'État dans les eaux duquel la collision s'est produite.

L'abordage est un délit ou un quasi-délit. Or, c'est un principe de droit commun, nous le savons, que les obligations délictuelles sont régies par la loi du lieu où elles ont pris naissance.

Cette règle est motivée par une raison d'ordre public : « C'est, dit Laurent, la loi territoriale qui doit recevoir son application ; c'est cette loi que l'auteur du délit ou du quasi-délit a violée ; c'est sous la protection de cette loi que la partie lésée se trouve placée ; c'est donc cette loi qui doit régir le fait. »

Il ajoute : « C'est au législateur seul qu'il appartient d'apprécier la gravité du fait dommageable et la réparation dont est tenu le débiteur ; la loi est territoriale de son essence ; le législateur étranger n'a ni pouvoir, ni qualité, pour estimer la réparation qui est due à raison du trouble apporté à la sûreté et à la police de l'État (1). »

Ainsi donc, si la collision est survenue dans les eaux françaises, l'article 407, § 3, est applicable en cas d'abordage douteux ; les dommages doivent être répartis en proportion du degré de faute de chaque capitaine, en cas de faute commune (2).

1. Laurent, *Droit civ. int.*, VIII, p. 10. — Dans le même sens, Lyon, Caen, *Étude de Dr. int. privé*, p. 56. — Desjardins, t. V, no 1121.

2. Caen, 13 juin 1897, *Rev. Dr. marit.*, t. XIII, p. 286. — Asser et Rivière, *Élém. de Dr. int. privé*, n° 1121, p. 220. — Havre, 27 mai

Il en serait de même si l'abordage était survenu dans les eaux étrangères. La loi étrangère serait applicable (1). Il en est ainsi, encore que l'un des navires soit français (2).

La jurisprudence des divers pays se prononce dans le même sens (3). Il a pourtant été jugé en Allemagne (4) que lorsque l'abordage s'est produit entre deux navires allemands dont les propriétaires sont domiciliés en Allemagne, et qu'un tribunal allemand est saisi, les conséquences de la collision survenue dans les eaux étrangères sont appréciées d'après la loi allemande.

§ 2. — ABORDAGE EN PLEINE MER

Quand l'abordage s'est produit en pleine mer, l'application de la loi du lieu de la collision est impossible : la pleine mer n'appartient à aucun État ; elle n'est soumise à aucune loi territoriale.

D'après quelle loi jugera le tribunal saisi ? Il peut

1902, *Rev. Dr. marit.*, t. XVII, p. 740. — Cass., 15 février 1905, *Rev. de Dr. marit.*, t. XX, p. 685.

1. Rouen, 7 janvier 1908, *Rev. Dr. marit.*, 1907-1908, p. 164.

2. Cass., 16 mai 1888, *Rev. Dr. marit.*, t. IV, p. 8.

3. Angleterre : Cour de l'amirauté, 18 août 1884, *Clunet*, 1885, p. 97. — Belgique : Anvers, 22 juin 1898, *Rev. Dr. marit.*, t. XIV, p. 212. — Italie : Naples, 5 juin 1899, *Rev. Dr. marit.*, t. XV, p. 524.

4. Trib. sup. hanséatique, 19 septembre 1906, *Clunet*, 1908, p. 187.

statuer suivant sa propre loi ou suivant la loi des parties. Mais une nouvelle difficulté se présente lorsque les parties sont de nationalité différente. Faut-il appliquer la loi de l'abordeur ou celle de l'abordé ?

Cette complication ne se présente pas si l'on donne la préférence à la *lex fori*. En outre, le demandeur, en portant son action devant un tribunal de son choix, n'a-t-il pas accepté, par là même, de se soumettre à la loi nationale de ce tribunal ?

On fait du reste observer qu'il est naturel de laisser un tribunal appliquer sa loi nationale ; c'est celle qu'il doit le mieux connaître.

Toutefois, il est admis que les tribunaux d'un pays peuvent statuer selon la loi étrangère : il en est ainsi en France, par exemple à propos des questions d'état ou de capacité concernant des étrangers qui se trouvent sur le territoire ; ils appliquent les lois du pays de ces étrangers, en s'inspirant, par analogie, de la disposition de l'article 3 du Code civil, selon laquelle les lois sur l'état et la capacité suivent les Français en pays étranger.

S'il n'y a, pour les tribunaux, aucune impossibilité à juger d'après une loi autre que la *lex fori*, il existe, d'après certains, une raison d'écarter cette loi.

En effet, en matière d'abordage, plusieurs tribunaux sont compétents ; si chaque tribunal applique une loi différente, il appartiendra donc au demandeur, en

choisissant tel tribunal plutôt que tel autre, de faire au défendeur une situation plus rigoureuse, lui faisant appliquer une loi plus sévère (1).

En outre de cette critique, on apporte, en faveur de l'application de la loi du pavillon, des arguments positifs.

Le navire étant une parcelle détachée du territoire national, il est naturel qu'il reste soumis aux lois en vigueur sur le territoire.

« Le navire français ou étranger, dit M. Lyon-Caen, en quelque lieu qu'il voyage, conserve toujours sa qualité de chose française ou étrangère et doit rester, selon nous, toujours soumis aux lois de son pays d'origine, en tant qu'elles ne sont pas contraires à des lois d'ordre public du pays dans lequel il se trouve (2). »

C'est la loi qui détermine les obligations des armateurs, des capitaines et des gens de l'équipage, des chargeurs, des passagers; c'est la seule qu'ils soient astreints à connaître; ils peuvent être considérés comme l'ayant tacitement acceptée.

La loi du pavillon, enfin, offre l'avantage d'être fixe et invariable. En la suivant, on ne fait pas varier, avec les pays qu'il parcourt, la loi à laquelle se trouve

1. En ce sens Lyon-Caen et Renault, t. VI, p. 154.

2. *Étude de Droit int. privé marit.*, p. 2.

soumis le navire, au contraire de ce qui se produit avec la *lex fori*.

Mais en adoptant ce système, que décider lorsque les deux navires sont de nationalité différente ?

La loi du pays de l'abordé doit être suivie, a-t-on dit, parce que c'est l'abordé qui est le plus digne de faveur (1).

Mais l'abordé a le rôle de demandeur ; ne convient-il pas de donner la préférence à la loi du pavillon du défendeur ?

En ce qui concerne les obligations qu'un navire doit remplir en mer, c'est-à-dire hors du territoire de toute nation, une seule loi s'impose à lui : celle de son pavillon. Tant qu'il remplit les obligations prescrites par cette loi, il peut se considérer comme n'étant pas en faute ; il l'est, au contraire, dès qu'il a manqué à ses obligations. De même, sitôt qu'il a payé les indemnités que cette même loi a mises à sa charge, il est en règle.

On obtient, en outre, cet avantage que la responsabilité sera appréciée d'après une loi connue au moment de l'accident et sur laquelle toutes les parties en cause peuvent être instruites, puisque la nationalité se révèle à tous par un signe extérieur facilement reconnaissable : le pavillon.

D'après MM. Lyon-Caen et Renault (2), un système

1. Desjardins, t. V, n° 112.

2. Lyon-Caen et Renault, *Droit com.*, t. VI, p. 155.

plus compliqué paraît plus satisfaisant. En principe, la responsabilité du capitaine d'un navire, en cas d'abordage ayant eu lieu en pleine mer, doit être fixée d'après la loi de son pavillon. Il n'y a de faute pour le capitaine que celle dont cette loi admet l'existence et il est rationnel qu'elle en détermine aussi les conséquences pécuniaires. Mais il serait inique qu'en invoquant la loi de son adversaire, le propriétaire d'un navire pût obtenir une indemnité à laquelle sa loi nationale ne lui donnerait pas droit. Aussi, y a-t-il lieu d'admettre que la loi du pavillon du navire dont le propriétaire ou le capitaine est actionné, sert à déterminer qui supporte les dommages, sans que toutefois le demandeur puisse faire une réclamation que ne reconnaîtrait pas la loi nationale de son navire. Ainsi, le succès d'une demande en matière d'abordage ayant eu lieu en pleine mer est subordonné à la double condition qu'elle soit admise par la loi du pays du demandeur et par celle du pays du défendeur.

Pour faire comprendre la portée pratique de ce système, les auteurs examinent les applications suivantes :

a) En cas d'abordage en pleine mer entre un navire belge et un navire français, si les causes de l'abordage demeurent douteuses, le propriétaire du navire français ne peut actionner celui du navire belge, car la loi belge assimile l'abordage douteux à l'abordage fortuit. Le pro-

priétaire du navire belge peut-il du moins agir contre celui du navire français, par application de l'article 407, § 3 du Code commercial ? Il n'a pas ce droit que la loi belge n'admet point. Autrement, il y aurait entre les deux parties une inégalité choquante.

b) Un abordage a lieu en pleine mer entre un navire français et un navire allemand, par suite de la faute commune des deux capitaines. Le propriétaire du navire français ne peut rien réclamer au propriétaire du navire allemand, parce que le Code de commerce allemand admet qu'en cas de faute commune, chacun supporte son dommage. Le propriétaire du navire allemand ne peut non plus rien réclamer au propriétaire du navire français, en se fondant sur notre jurisprudence selon laquelle, au cas de faute commune, les dommages sont supportés par les propriétaires, en proportion du degré de faute de chaque capitaine. Autrement, le navire allemand réclamerait ce que, dans une situation semblable, il n'aurait pas à payer selon sa loi nationale.

En quel sens se prononce la jurisprudence des divers pays ?

FRANCE. — Lorsqu'un abordage s'est produit en haute mer, la loi du pavillon doit être appliquée (1).

Mais, en principe, les tribunaux français sont incompétents pour statuer en matière personnelle et mobi-

1. Aix, 23 janvier 1899, *Rev. Dr. marit.*, t. XV, p. 42,

lière sur les contestations entre étrangers non domiciliés en France.

La circonstance que l'un des navires s'est réfugié dans un port français est un simple fait d'où ne peut ressortir une attribution conventionnelle de compétence.

Mais lorsque l'étranger, cité devant un tribunal français, déclare accepter la compétence de ce tribunal et qu'acte est donné aux parties de cette acceptation, il se forme entre lesdites parties un contrat judiciaire (2).

S'il s'agit de nationalités différentes, il a été jugé que la loi française est seule applicable, en quelque lieu que se soit produit l'abordage (3).

ALLEMAGNE. — Lorsqu'un abordage s'est produit en haute mer entre deux navires de nationalités différentes, la loi applicable pour fixer l'étendue des responsabilités est la loi du tribunal saisi (4).

Toutefois, s'il s'agit de navires soumis à des lois identiques, la loi du pavillon sera préférée (5).

En l'espèce, il s'agissait d'un abordage survenu

1. Clunet, 108, p. 1125.

2. Clunet, 1905, p. 51.

3. Clunet, 1888, p. 86.

4. Trib. de l'empire, 10 novembre 1900, t. XVI, p. 523. — Trib. de l'empire, 18 nov. 1901, t. XVII, 474. — Trib. hanséatiques, 21 août 1909, t. XXV, p. 100.

5. Reichsgerichte, 15 nov. 1901. — Clunet, 1902, p. 370.

dans la mer du Nord entre un navire danois et un navire norvégien.

Il convient, portent les considérants du jugement, d'appliquer la loi du pavillon parce qu'il y a identité complète entre la loi de l'abordeur et celle de l'abordé, pour la détermination des responsabilités encourues par les armateurs.

Dans un cas, et dans un cas seulement, poursuit l'*Oberlandgericht*, le tribunal allemand aurait le devoir d'exclure l'application du droit étranger et de se référer exclusivement aux dispositions de son droit propre : celui où le premier de ces droits serait contraire aux bonnes mœurs, violerait l'équité, ou se trouverait en opposition avec l'esprit d'une loi allemande. Mais il est impossible de relever en l'espèce une semblable opposition ; la loi dano-norvégienne consacre un système aussi rationnel qu'équitable et il n'est pas inutile de faire observer que le législateur allemand s'en est inspiré dans sa nouvelle codification du droit maritime.

Si les navires sont de même nationalité, la loi du pavillon doit *a fortiori* être appliquée.

ANGLETERRE. — Les tribunaux statuent également d'après la *lex fori* (1), si les navires sont de nationalités différentes. Cependant, il semble que pour les dommages causés aux personnes, les tribunaux

1. Haute-Cour de l'amirauté, 11 mai 1881, Clunet, 1883, p. 175.

appliquent la loi la plus favorable aux victimes de l'abordage (1).

BELGIQUE. — Un arrêt de la Cour de cassation belge du 10 mai 1906 (2), déclare qu'il n'y a pas lieu de faire application de la loi belge à un navire français, en suite d'une collision en haute mer avec un navire anglais.

ÉTATS-UNIS. — Les tribunaux se conforment à la *lex fori* (3), même lorsque les deux navires sont de même nationalité (4).

ITALIE. — En Italie, la loi du pavillon est applicable, en cas d'abordage en haute mer. Si les navires sont de nationalité différente, c'est la loi du navire sur lequel s'est produit le fait générateur de l'obligation de réparer le dommage qui doit être suivie (5).

PORTUGAL. — L'article 674-3° dispose : « En haute mer, entre des navires de nationalités différentes, chacun d'eux est obligé, conformément aux dispositions de la loi de son pavillon, sans pouvoir recevoir plus que cette loi ne lui accorde. »

1. Cour de cassation d'Édimbourg, 12 septembre 1897, *Rev. Dr. marit.*, p. 678. — Haute-Cour de justice, 19 juin 1901, t. XVII, p. 175. — Haute-Cour de justice, 15 mai 1905, t. XXI, p. 106.

2. *Rev. Dr. marit.*, t. XXII, p. 352.

3. Cour de circuit de New-York, Clunet, 1883, p. 403. — Cour des États-Unis, 10 mai 1886, Clunet, 1886, p. 458.

4. Cour du district Est de Pensylvanie, 5 avril 1905, *Rev. Dr. marit.*, t. XXI, p. 141.

5. Gênes, 24 mars 1902, t. XVII, p. 645. — Cass. de Turin, 17 avril 1903, t. XIX, p. 472.

§ 3. — ABORDAGE DANS LES EAUX TERRITORIALES

Faut-il traiter l'abordage dans les eaux territoriales comme l'abordage en pleine mer? Doit-on l'assimiler, au contraire, à l'abordage survenu dans les eaux intérieures?

Les eaux territoriales sont soumises à la surveillance exclusive de l'État dont elles baignent les côtes dans un but de défense. Leur limite est déterminée par la plus grande portée du canon; elle doit donc varier avec les progrès de la science; en France, elle est constante et reste fixée à trois milles marins.

La distance de trois milles, adoptée par de nombreuses décisions judiciaires, en matière de douane et de pêche, doit également l'être en matière de quasi-délit par suite d'abordage, car il n'existe aucun motif plausible pour préférer une autre solution (1).

La violation des lois de police applicables dans les limites de la mer territoriale, peut entraîner une poursuite pénale du capitaine fautif en cas d'abordage.

Les conséquences civiles de cette faute seront-elles appréciées par une autre loi?

On l'a soutenu, car l'État n'a aucun droit de propriété sur la mer territoriale; il n'en est pas non plus vraiment souverain.

1. *Revue Autran*, Marseille, 21 décembre 1900.

Mais on considère plus généralement que cette question est liée à la question pénale (1).

En France, une jurisprudence constante assimile l'abordage dans les eaux territoriales à l'abordage en pleine mer, en ce qui concerne la détermination des dommages-intérêts dus aux tiers (2). A la suite d'un abordage entre deux navires anglais, le *Stokesley* et le *Shagbrook*, dans les eaux du Havre, le tribunal de commerce de cette ville a décidé :

Attendu que l'abordage fautif constitue un quasi-délit ;

Que lorsqu'il survient dans les eaux territoriales françaises, même entre navires étrangers, il tombe, aux termes de l'article 3, § 1 du Code civil, sous l'application de la loi française... par ces motifs :

Dit et juge que l'abordage ayant eu lieu dans les eaux françaises, la seule loi applicable est la loi française, en ce qui concerne aussi bien la responsabilité du capitaine que celle des armateurs.

Ce jugement a été confirmé par la Cour de Rouen (3) et par la Cour de cassation (4) :

Attendu que le fait générateur du litige constituant un quasi-délit commis dans les eaux françaises, tombe à ce titre sous l'application de l'article 3 du Code civil, aux

1. En ce sens, Lyon-Caen et Renault, t. VI, p. 157.

2. Havre, 27 mai 1902, *Rev. Dr. marit.*, t. XVII, p. 740 et 810.

3. Rouen, 28 janvier 1903, *Rev. Dr. marit.*, t. XVIII, p. 621.

4. 15 février 1905, *Rev. Dr. marit.*, t. XX, p. 685.

termes duquel les lois de police et de sûreté obligent tous ceux qui habitent le territoire ; que pour la protection des personnes et des biens lésés sur ce territoire, il n'y a pas à distinguer entre le capitaine, agent direct du dommage, et les armateurs qui l'ont préposé à la conduite du navire et qui, en leur qualité même de commettants, sont civilement responsables de ses faits vis-à-vis des tiers ; qu'en vain on objecte que l'armateur reste étranger au quasi-délit, n'est lié envers les tiers que par suite du mandat qu'il a donné à son capitaine ; que la responsabilité de l'armateur ne dérive pas seulement du mandat, puisqu'elle s'exercerait même dans le cas où le capitaine aurait enfreint ses instructions ; qu'elle trouve aussi sa base dans l'article 1384, qui, en dehors de tout mandat, oblige le commettant à réparer la faute qu'il a lui-même commise en choisissant un préposé inattentif ou imprudent ; que cette réparation doit comprendre nécessairement l'intégralité du préjudice (1).

La loi ou la jurisprudence des différents pays assimile généralement l'abordage dans les eaux territoriales à l'abordage dans les eaux intérieures ; la loi applicable est celle du lieu où s'est produit le quasi-délit (2).

1. Dans le même sens, Rouen, 26 juin 1907, *Rev. Dr. marit.*, t. XVIII, p. 203. — Rennes, 7 janvier 1903, *idem*, t. XVIII, p. 614.

2. Anvers, 6 juin 1885, *Rev. int. Dr. marit.*, t. I, p. 243. — Naples, 5 juin 1899, *Clunet*, 1901, p. 846. — Portugal, art. 708.

CHAPITRE II

DE LA COMPÉTENCE EN MATIÈRE D'ABORDAGE

Devant quel tribunal doit être portée l'action en réparation des dommages causés par un abordage ?

Cette question doit être examinée au point de vue de la compétence *rationæ materiæ* et au point de vue de la compétence *rationæ personæ*.

PREMIÈRE SECTION

COMPÉTENCE RATIONÆ MATERIÆ

Dans la plupart des nations maritimes, l'action civile intentée à la suite d'un abordage doit être portée devant les tribunaux ordinaires. Ce sont les tribunaux de commerce qui en connaissent (1) ou bien les tribunaux civils, lorsqu'il n'existe pas de tribunaux de commerce.

1. En France, cependant, quand l'abordage a été causé par un bâtiment de l'État français, si ce navire de l'État est défendeur, la compé-

Certains pays cependant ont constitué des tribunaux spéciaux.

ANGLETERRE. — Deux Chambres de la Haute-Cour de justice sont spécialement chargées des actions d'abordage. Chacune d'elles a sa procédure et sa compétence distinctes.

La première est la division de l'amirauté ; des marins y assistent les magistrats.

La seconde est la division du Banc du Roi, composée d'un jury de douze membres.

La plupart des instances sont suivies devant la division de l'amirauté qui est devenue la juridiction ordinaire pour les contestations nées d'un abordage.

ESPAGNE. — Des tribunaux spéciaux, appelés « tribunaux de marine », existent à côté des tribunaux civils.

Leur mission est de rechercher qui a commis la faute d'où est résultée la collision et de poser le principe de la responsabilité. Le soin de statuer sur les actions en dommages-intérêts est réservée aux tribunaux civils (1).

tence appartient à l'autorité administrative (Conseil d'État, 11 mai 1870. D. 71. 3. 62. — Nantes, 7 juin 1899, *Rev. Dr. marit.*, t. XV, p. 132).

Si le demandeur est un particulier non-commerçant, il peut assigner le défendeur soit devant la juridiction civile, soit devant la juridiction commerciale, en vertu du droit d'option ouvert à tout demandeur non-commerçant contre un commerçant.

1. *Journ. de Dr. int. privé*, 1892, p. 275. Jugement du tribunal suprême de Madrid du 13 décembre 1890.

ÉTATS-UNIS. — Il convient de distinguer entre les différentes cours de chaque État, celles qui statuent d'après la pratique de l'amirauté (*according to the course of Admiralty*) et celles qui se conforment au droit commun. Aussi, la règle de la répartition du dommage en cas de faute commune n'est pas admise par le droit commun (1). Il est appliqué par les cours de circuit et les cours d'États. Les cours de district se prononcent au contraire pour les règles de l'amirauté.

SUÈDE. — La loi maritime du 12 juin 1891 institue, pour les affaires d'abordage, des marins experts chargés d'assister les juges.

SECTION II

COMPÉTENCE RATIONÆ PERSONÆ

§ I. — TRIBUNAUX COMPÉTENTS

La règle admise par toutes les législations est que le demandeur doit porter son action devant le tribunal du domicile du défendeur.

Mais la jurisprudence des divers pays et quelquefois la loi ont admis la compétence d'autres tribunaux, pour des considérations d'utilité pratique.

Si les personnes lésées par un abordage sont dans

1. Lecouturier, *Ass. française de Droit marit.*, Bull., n° 4, p. 5.

la nécessité de former leur demande devant le tribunal du domicile du défendeur, elles s'adresseront, en effet, le plus souvent, à un tribunal très lointain, mal placé pour apprécier les faits.

FRANCE. — La loi du 14 décembre 1897 a déterminé quels tribunaux pouvaient être saisis de l'action. Antérieurement à cette loi, les auteurs et la jurisprudence reconnaissaient qu'on ne pouvait restreindre la compétence au tribunal du domicile du défendeur.

On considérait ainsi comme régulièrement saisi :

1° Le tribunal du port où le navire abordé s'est réfugié (1);

2° Le tribunal le plus voisin du lieu du sinistre (2);

3° Le tribunal du port d'arrivée du navire abordeur (3);

4° Le tribunal du lieu où les protestations ont été faites (4);

5° Les tribunaux indiqués par l'article 420 du Code de procédure civile, qui permet d'assigner soit devant le tribunal du lieu où la promesse a été faite et la marchandise livrée, soit devant le tribunal du lieu du paiement.

Mais la doctrine et la jurisprudence étaient loin

1. Rouen, 17 décembre 1878. D. 79. 2. 48.

2. Saint-Nazaire, 17 mars 1887. H. 1888. 2. 294.

3. Rouen 4 mai, 1880. D. 81. 2. 123.

4. Havre, S. 57. 2. 513.

d'être d'accord pour donner compétence à ces divers tribunaux sans exception.

Certains arrêts même décidaient que le tribunal du domicile du défendeur est seul compétent (1).

La loi du 14 décembre 1897 a mis fin à ces incertitudes et proclamé la compétence :

1^o Du tribunal du domicile du défendeur ;

2^o Du tribunal du port français dans lequel, en premier lieu, soit l'un, soit l'autre des deux navires s'est réfugié.

Si l'abordage est survenu dans les eaux françaises, sera également compétent le tribunal dans le ressort duquel la collision s'est produite.

ALLEMAGNE. — Outre le tribunal du domicile du défendeur, sont compétents :

1^o Le tribunal du port d'attache du navire défendeur ;

2^o Le tribunal du lieu de l'abordage (*forum delicti*).

Il se peut que l'armateur non domicilié ait des biens en Allemagne ; le tribunal du lieu de la situation des biens peut être valablement saisi.

ANGLETERRE. — La Haute-Cour de justice est le seul tribunal compétent. La division de l'amirauté siège d'une façon permanente à Londres. La division du Banc du Roi envoie un certain nombre de ses membres

1. Aix, 26 février 1889, *Rev. critiq.*, 1890, p. 529.

tenir des sortes d'assises dans les principales villes du pays.

BELGIQUE. — La variété de décisions de la jurisprudence française se retrouve en Belgique. La compétence du tribunal voisin du lieu du sinistre est admise par le tribunal de commerce d'Ostende (1); en sens contraire, on cite un arrêt du tribunal de commerce d'Anvers (2).

DANEMARK. — L'action peut être portée devant le tribunal du port où la saisie du navire a été pratiquée; devant le tribunal du port d'attache du navire: ou, si l'abordage a eu lieu dans les eaux territoriales, au tribunal du lieu de l'abordage.

ÉTATS-UNIS. — Est compétent le tribunal du lieu où le défendeur, a été touché par l'assignation, et celui du lieu où les biens du défendeur ont été saisis.

HOLLANDE. — L'article 126 du Code de procédure civile dispose que la demande doit être formée devant le tribunal du domicile ou de la résidence du défendeur ou, à défaut, devant le tribunal du domicile du demandeur. L'article 420 énumère en outre les tribunaux compétents en matière commerciale.

ITALIE. — L'article 90 du Code de procédure civile dispose que toute action personnelle doit être intentée devant le tribunal du domicile du défendeur; par

1. 20 mai, 1883, *Rev. int. Dr. marit.*, I, p. 50.

2. 23 décembre 1884.

domicile on entend le port d'attache du navire, aussi bien que le domicile même de l'armateur.

L'article 873 du Code de commerce attribue d'ailleurs compétence au tribunal dans le ressort duquel l'abordage a eu lieu, au tribunal du port d'attache ou de refuge et au tribunal du port de destination du navire.

Lorsqu'un étranger est justiciable des tribunaux italiens, le tribunal compétent est celui du port où le navire a été trouvé (art. 106, § 1, Proc. civ.).

PORTUGAL. — L'action peut être portée devant le tribunal du lieu où s'est produit l'abordage, devant celui du lieu où a été trouvé le navire abordeur, ou devant celui dans le ressort duquel est situé le port d'attache du navire abordeur ou abordé (1). Le tribunal suprême de justice décidait, le 21 juin 1880, que la compétence en matière d'abordage appartient au tribunal le plus proche du lieu de la collision, ce qui est en même temps celui du port de relâche pour cause d'avaries (2).

SUÈDE. — Le demandeur peut porter son action ou bien devant le tribunal du domicile du défendeur (que le défendeur soit le capitaine ou l'armateur), ou bien devant le tribunal de la situation actuelle du navire.

Si le navire a plusieurs propriétaires, le port d'at-

1. Autran, *Code int. de l'abordage maritime*, p. 569.

2. Clunet, 1881, p. 177.

tache est considéré comme le domicile de l'armement.

Les attributions de compétence établies dans les divers pays ne sont pas identiques.

En France, par exemple, la loi de 1897 déclare compétent, outre le tribunal du domicile du défendeur, le tribunal du port français dans lequel en premier lieu, soit l'un, soit l'autre des deux navires s'est réfugié, le tribunal dans le ressort duquel s'est produit l'abordage, s'il est survenu dans les eaux françaises, mais non le tribunal du port dans lequel le navire peut être saisi, ce qu'admet la jurisprudence anglaise.

Deux navires de nationalités différentes, français et anglais par exemple, entrent en collision : donnera-t-on la préférence à la législation française ou à la pratique anglaise ?

Cette question présente un grand intérêt, à deux points de vue :

En premier lieu, il importe aux intéressés de savoir devant quel tribunal ils peuvent porter leur demande.

En second lieu, si le tribunal saisi applique sa propre loi, selon le système généralement adopté, la question de responsabilité sera résolue par la loi du tribunal compétent.

§ 2. — ABORDAGE ENTRE DEUX NAVIRES ÉTRANGERS

En cas d'abordage dans les eaux intérieures d'un pays, la solution est facile ; les tribunaux de ce pays sont compétents pour connaître des actions qui dérivent de l'abordage, délit ou quasi-délit. Il en est ainsi quelle que soit la nationalité des parties ou des navires (1).

Appliquant ces idées bien connues aux tribunaux français, M. Garsonnet dit : « Les tribunaux français sont compétents pour connaître des actions personnelles en réparation du dommage causé par un délit ou par un quasi-délit commis en France par un étranger contre un autre étranger. Cette solution, incontestable si ce délit constitue une infraction à la loi pénale et que l'action civile est intentée avec l'action publique devant le tribunal de répression, doit être étendue soit au cas où l'action civile est exercée séparément devant le tribunal de première instance, soit même au cas où il s'agit d'un délit purement civil ou d'un quasi-délit dont la réparation est demandée en vertu de l'article 1382 du Code civil (2). »

1. Bruxelles, 19 mai 1895, *Rev. Dr. marit.*, t. XI, p. 782. — Alexandrie, 3 mars 1897, *Rev. Dr. marit.*, t. XII, p. 198. — Messine, 29 avril 1895, *Rev. Dr. marit.*, t. II, p. 488.

2. *Traité de Procédure civile*, t. I, p. 645.

Cette solution est générale. Pareille uniformité ne se retrouve pas pour les cas d'abordage en pleine mer.

Entre la loi de l'abordeur et celle de l'abordé, aucun motif rationnel ne détermine à faire un choix.

En conséquence, le demandeur peut intenter son action devant l'un ou l'autre des tribunaux proclamés compétents par chacune de ces deux lois.

Mais si les tribunaux ne peuvent refuser de juger un procès débattu entre deux nationaux, ne peuvent-ils pas refuser l'accès de leur prétoire aux étrangers ?

Chaque nation, a-t-on dit, n'a institué son organisation judiciaire que dans l'intérêt exclusif de ses nationaux.

D'après une autre opinion, les tribunaux d'un pays doivent être accessibles aux étrangers, qui ont le même droit à la justice que les régnicoles.

Dans les procès civils, commerciaux, dit M. Asser, la nationalité des parties doit rester sans influence sur la compétence du juge. L'étranger étant admis à la jouissance des droits civils dont jouissent les nationaux, il faut également appliquer cette règle quand il s'agit de la distribution de la justice. Le droit d'ester en justice est le complément nécessaire de tous les autres droits (1).

Certains tribunaux subordonnent leur compétence

1., *Rev. Droit international*, 1875, p. 367.

au point de savoir si le navire auquel on impute la responsabilité de l'abordage a été saisi dans un port du pays.

FRANCE. — Les tribunaux français sont incompétents pour connaître des questions d'état et des actions personnelles et réelles mobilières intentées contre un étranger par un autre étranger, lors même que les deux parties auraient leur résidence ou leur domicile de fait en France et qu'il s'agirait d'une convention commerciale (1).

Tel est le principe de la jurisprudence française (2).

On peut citer en particulier un arrêt de la Cour de cassation du 13 janvier 1878 (3) et, pour le cas spécial d'abordage, un arrêt de la même cour, en date du 5 juin 1905 (4.)

Les tribunaux français, déclare cet arrêt, sont incompétents pour statuer sur une instance en dommages intérêts entre deux capitaines de navires étrangers, à la suite d'un abordage survenu en dehors des eaux territoriales françaises.

Il en est ainsi alors même que l'un ou l'autre des navires se serait réfugié dans un port français ; dans ce cas, les tribunaux français peuvent seulement

1. Garsonnet, *Traité de Procédure civile*, t. I, p. 646.

2. Req. Cass., 18 juillet 1898 à D. 92. 1. 489.

3. D. 1878. 1. 170.

4. D. 1906 1. 121.

ordonner des mesures préparatoires et d'instruction.

Mais la jurisprudence des Cours d'appel se prononce en sens contraire (1).

C'est là un exemple de l'antagonisme fréquent, notamment en matière maritime, entre les décisions des juges du fait et celle de la Cour suprême ; les premiers plus immédiatement en contact avec les nécessités de la vie commerciale, plus enclins à y conformer leurs jugements, se sentant tout naturellement portés vers les solutions d'équité ; la seconde jugeant les choses de plus haut, s'attachant surtout aux textes, obéissant avant tout, d'après les lois de son institution, aux règles inflexibles du droit.

Et cependant, la Cour de cassation, usant d'un pouvoir quasi-prétorien, n'a pas craint, à diverses reprises, d'innover.

Dans son arrêt du 16 juillet 1902, la Cour de Rouen, après le tribunal du Havre, invoquait, pour justifier sa compétence, les motifs suivants :

Attendu que cette solution n'est pas seulement conforme aux traditions de l'ancien droit, auxquelles il n'apparaît pas que le législateur moderne ait entendu déroger, à l'intérêt du commerce international et à l'extension de plus en plus grandes des relations commerciales de nation

1. Rennes, 28 janvier 1902, *Rev. Dr. marit.*, t. XVII, p. 550. — Le Havre, 26 mars 1902, *Rev. Dr. marit.*, t. XVII, p. 733. — Rouen, 16 juillet 1902, *Rev. Dr. marit.*, t. XVIII, p. 800.

à nation, mais qu'elle s'induit juridiquement tout à la fois de l'article 631 du Code de commerce, aux termes duquel les tribunaux consulaires sont compétents, sans avoir égard à la nationalité des parties, pour connaître de toutes les contestations relatives aux engagements commerciaux qui se forment avec ou sans convention, et aussi de l'article 407 du même code, modifié par la loi du 14 décembre 1897 qui permet au demandeur, d'une manière générale, sans distinction entre le Français et l'étranger, d'assigner à son choix le défendeur devant le tribunal de commerce de son domicile ou devant celui du port de refuge où il aborde en premier lieu ;

Attendu que cette induction juridique est commandée par l'application que la jurisprudence a faite de l'article 420 du Code de procédure civile aux étrangers, ce qui ne permet pas de leur refuser le bénéfice de l'article 40 du Code de commerce, alors que les motifs d'utilité ayant fait éviter cette disposition légale sont les mêmes et qu'ils s'appliquent aux étrangers aussi bien qu'aux Français ; qu'en vain il est soutenu que le lien de territorialité n'est pas le même dans les deux cas ; qu'il apparaît que le lien de territorialité, puisé dans les circonstances extérieures de la cause et tiré de l'utilité générale que présente le port de refuge pour l'instruction de l'affaire, est tout au moins aussi puissant quand il s'agit des suites d'un engagement qui se forme sans convention, que celui qui résulte du lieu du paiement quand il s'agit de l'exécution d'une convention au cas prévu par l'article 420, et qu'en définitive refuser de faire bénéficier les étrangers des dispositions

de l'article 407 serait le plus souvent les mettre dans l'impossibilité de faire valoir leurs droits en constituant ainsi un refus de justice contraire à toutes les règles du droit international en matière commerciale ; qu'il est à peine besoin de faire remarquer, pour répondre à l'objection tirée au caractère national de l'institution des tribunaux français, que dans bien des cas les tribunaux français sont aussi dans l'obligation de faire application des lois étrangères.

La Cour de cassation a cassé cet arrêt. Elle proclame à nouveau le principe qu'en matière personnelle et mobilière, justice n'est due par nos tribunaux qu'aux seuls Français. En matière commerciale, l'article 420 du Code de procédure civile fait, il est vrai, exception à cette règle ; mais dans toutes les hypothèses qu'il prévoit (promesse et livraison ou encore lieu du paiement convenus en France), il suppose l'accord des parties. Les deux étrangers contractants ont ainsi fait élection de domicile en France pour l'exécution de l'obligation. Il y a eu par eux attribution conventionnelle de compétence au tribunal français soit du lieu de la promesse et de la livraison, soit du lieu du paiement.

Rien de semblable en cas d'abordage. La circonstance que l'un des navires s'est réfugié dans un port français après la collision, n'est qu'un simple fait.

Mais l'article 420 du Code de procédure civile trouve

sa raison d'être non dans une convention implicite d'attribution de compétence, mais dans des considérations d'utilité pratique, peut-on répondre.

La Cour de cassation avait renvoyé devant la Cour d'Amiens (1). Celle-ci décide en principe que cette circonstance que l'un des navires s'est réfugié dans un port français après la collision, n'est qu'un simple fait et qu'on ne pourrait en induire pour le tribunal auquel ressortit ce port une attribution conventionnelle de compétence.

Mais elle confirme cependant la décision des premiers juges, parce que les intéressés français étaient intervenus; la demande formée par le capitaine étranger était déclarée recevable, en tant seulement qu'il avait agi comme représentant des intéressés français.

D'ailleurs, l'incompétence n'est pas d'ordre public et les parties peuvent renoncer à l'invoquer.

Mais si, dans ce dernier cas, les tribunaux s'attribuent le droit de juger, ils ne s'y croient pas obligés; et se reconnaissent la faculté de se déclarer d'office incompétents (2).

Leur théorie toutefois est critiquée par plusieurs

1. Amiens, Audience solennelle, 29 mars 1906., *Rev. Dr. marit.*, t. XII, p. 724.

2. Req. 5 mars 1879. D. 80. 1. 9.

auteurs qui pensent que chaque État a pour mission d'assurer sur son territoire la justice à tout le monde et non pas seulement envers les nationaux et que, par suite, les tribunaux français doivent être compétents entre étrangers dans tous les cas où ils le sont pour juger des litiges entre Français (1).

Une exception est admise en ce qui concerne les mesures conservatoires, pour lesquelles les tribunaux français n'ont jamais songé à se déclarer incompétents (2). La même exception se retrouve, dans tous les pays dont les tribunaux se déclarent, comme les pays français, incompétents vis-à-vis des étrangers.

Pourquoi cette solution est-elle unanimement admise ? C'est en raison de nécessités pratiques : la collision vient de se produire, elle a eu lieu sans doute non loin de là ; des mesures urgentes peuvent s'imposer ; saisie-conservatoire, enquête, expertise. Pourquoi contraindre l'étranger qui se prétend victime de l'abordage à laisser s'éloigner le navire abordeur,

1. Laurent, *Principes de Droit civil français*, t. I, n° 440, p. 548. — Baudry-Lacantinerie et Houques-Fourcade, *Traité théorique et pratique de Droit civil des personnes*, 2^e édit., t. I, n° 693, p. 598. — Weiss, *Traité élémentaire de Droit int. privé*, 2^e édit., p. 788. — Despagnet, *Précis de Droit int. privé*, 4^e édit., n° 182, p. 403. — Pillet, *Rev. de Droit int. privé et de Droit pénal int.*, 1905, p. 61.

2. Cass., 23 mars 1868. D. 1868. 2. 369. — Desjardins, *Droit marit.*, V, n° 1118. Paris, 12 décembre 1893. S. 95. 2. 299.

sans même pouvoir, dans le port où celui-ci s'est d'abord réfugié, obtenir des tribunaux les constatations indispensables qu'il est alors très aisé et qu'il serait peut-être plus tard très difficile de faire? N'est-ce pas ce tribunal du port de refuge qui est le mieux placé à tous égards, pour apprécier quelles sont, en bonne justice, les précautions à prendre et les mesures à prescrire sans retard ?

ALLEMAGNE. — Les tribunaux allemands ont adopté la théorie du *forum arresti*.

Quand l'un des deux navires a été saisi dans un port allemand, le tribunal de ce port est compétent pour trancher les contestations nées de l'abordage.

Cette jurisprudence est conforme à l'article 24 du Code de procédure civile, aux termes duquel l'étranger peut être assigné devant les tribunaux allemands si, au moment où la citation est délivrée, il a des biens dans ce pays.

ANGLETERRE. — Si le défendeur étranger est domicilié ou réside en Angleterre, les tribunaux seront dans tous les cas compétents. Mais en dehors de ce cas, la Haute-Cour de justice sera valablement saisie d'une question d'abordage, si le navire a été arrêté dans les eaux territoriales anglaises ; l'action prend le caractère d'une action *in rem*.

Il en résulte cette conséquence que les tribunaux

anglais cessent d'être compétents lorsque le navire s'est perdu (1).

BELGIQUE. — La loi belge ne fait pas de distinction entre les nationaux et les étrangers au point de vue de la compétence. Mais elle subordonne la recevabilité de l'action à certaines conditions ; aux termes de l'article 62 de la loi du 25 mars 1876, les étrangers peuvent être assignés devant les tribunaux belges, soit par un Belge, soit par un étranger, « si l'étranger a en Belgique un domicile, si l'obligation qui sert de base est née ou doit être exécutée en Belgique, s'il s'agit de demandes en validité ou de mainlevée de saisies ou de toutes autres mesures conservatoires. » Il résulte de là que les tribunaux belges sont, en principe, incompétents au sujet d'un abordage survenu en pleine mer entre deux navires étrangers. Mais il en est autrement dès que l'une des parties a son domicile ou seulement sa résidence en Belgique.

DANEMARK. — En principe, un étranger ne peut pas être traduit devant les tribunaux danois ; il en est autrement s'il réside au Danemark ou s'il possède des biens dans le pays. Les tribunaux danois adoptent, comme les tribunaux allemands, la règle du

1. Division de l'amirauté, 7 juillet 1898, Clunet, 1909, p. 392. Anvers, 1^{er} septembre 1888. *Rev. int. Dr. marit.*, 1888-1889, p. 455.

forum arresti. Le jugement qui intervient n'oblige pas le défendeur à payer, mais il autorise le demandeur à faire vendre les biens saisis dans la mesure nécessaire pour que celui-ci soit désintéressé. Les tribunaux ne se préoccupent pas de la nationalité des navires entrés en collision.

ESPAGNE. — D'après M. Weiss (1), les tribunaux ne sont compétents, au regard des étrangers, que pour connaître des obligations contractées en Espagne, ou pour les mesures urgentes.

Ils sont donc incompétents pour les procès auxquels donne lieu un abordage survenu en haute mer entre deux navires étrangers.

Telle est l'opinion émise par M. Lastres, avocat à Madrid, dans une consultation publiée par le *Journal de Droit international privé*, en 1884 (2). Toutefois, M. Saint-Marc, dans une note, la critique vivement.

HOLLANDE. — Le même auteur (3) nous apprend que les tribunaux néerlandais ne se considèrent pas, en principe, comme incompétents pour juger les contestations entre étrangers.

Toutefois, l'un des intéressés doit avoir son domicile ou au moins une résidence dans le pays. Si cette

1. *Traité de Dr. int. privé*.

2. P. 445.

3. *Traité de Dr. int. privé*, p. 801.

condition n'est pas réalisée, les tribunaux néerlandais se déclarent très généralement incompétents, lors même que l'un des deux navires entrés en collision aurait été saisi dans un port des Pays-Bas.

ÉTATS-UNIS. — Les Cours d'amirauté sont compétentes pour statuer sur les abordages se produisant dans la haute mer entre des navires appartenant à des étrangers de nationalité différente (1).

ITALIE. — Les tribunaux sont accessibles aux étrangers ; l'article 105 du Code de procédure civile permet d'assigner l'étranger devant la juridiction italienne, lorsqu'il s'agit d'obligations nées de faits ayant eu lieu dans le royaume.

S'il s'agit d'obligations contractées en dehors du royaume, « les étrangers peuvent encore être assignés devant les tribunaux italiens, s'ils résident dans le royaume bien que ne s'y trouvant pas actuellement, s'ils s'y trouvent bien que n'y résidant pas ».

§ 3. — ABORDAGE ENTRE UN NAVIRE NATIONAL ET UN NAVIRE ÉTRANGER

Deux cas doivent être examinés :

1^o Celui où l'étranger est demandeur.

2^o Celui où l'étranger est défendeur.

1. Cour de cass. de Pensylvanie, 28 octobre 1881. Clunet, 1883, p. 502. — Cour suprême des États-Unis, 10 mai 1886. *Rev. int. Dr. marit.*, t. 11, p. 458. — Morton, P. Henry, p. 258.

Dans le premier cas, en vertu de la règle *actor sequitur forum rei*, universellement admise, l'étranger a incontestablement le droit d'assigner les personnes responsables de l'abordage devant les tribunaux de leur pays. Une exception particulière peut, il est vrai, lui être opposée dans certains pays : l'exception *judicatum solvi*.

Elle est, en principe, exigée de l'étranger en Allemagne, en Angleterre (1), en Belgique, en Espagne, aux Pays-Bas, mais, dans la plupart des pays, les traités en dispensent.

Aux États-Unis et en Italie la caution *judicatum solvi* n'est pas demandée.

Dans le deuxième cas, la célèbre disposition de l'article 14 du Code civil permet, en France, aux nationaux d'appeler devant les tribunaux français les étrangers contre lesquels ils croient avoir des droits à faire valoir. C'est là un privilège qui a souvent été critiqué ; il constitue une exception assez difficile à justifier à la règle *actor sequitur forum rei* et il procède d'un regrettable esprit de méfiance à l'égard des tribunaux des autres pays. Aussi, les législations elles-mêmes qui nous ont emprunté notre Code civil en ont-elles presque toutes effacé l'article 14 qu'on retrouve seulement en Hollande.

1. A moins que le demandeur ne réside dans le royaume

ALLEMAGNE. — L'étranger non domicilié en Allemagne ne peut être assigné devant les tribunaux allemands. Il n'y a d'exception que pour le cas où le navire du défendeur a été saisi dans un port allemand : l'armateur étranger est alors justiciable du tribunal de ce port (*forum arresti*).

ANGLETERRE. — La question de nationalité est indifférente. Ainsi que nous l'avons vu, l'étranger peut être cité devant les tribunaux anglais si le navire a été arrêté dans les eaux territoriales anglaises ou si la citation a été remise personnellement au défendeur en Angleterre.

BELGIQUE. — La législation belge ne soumet les étrangers à la juridiction des tribunaux belges qu'autant qu'ils ont leur domicile ou leur résidence en Belgique, ou s'il s'agit de questions de saisie ou de toutes autres mesures conservatoires (art. 52, loi du 25 mars 1876).

Elle réserve d'ailleurs le cas où la législation étrangère permettrait au demandeur belge de décliner lui-même la compétence des tribunaux du pays de cet étranger.

Ceci est prévu par l'article 54 :

L'étranger, appelé en justice par un Belge, peut opposer un déclinatoire d'incompétence dans le cas où une faculté semblable appartiendrait au Belge dans le pays de cet étranger.

DANEMARK. — L'étranger ne peut être poursuivi devant les tribunaux danois que s'il se trouve sur le sol danois ou bien au cas de saisie.

ÉTATS-UNIS. — La citation à comparaître devant les tribunaux des États-Unis ne peut être adressée valablement qu'à l'étranger se trouvant sur le territoire de ce pays et touché personnellement par elle.

Si toutefois l'étranger a des propriétés sur le territoire des États-Unis, les tribunaux sont compétents, car, à défaut de comparution du défendeur devant eux, ils peuvent ordonner la vente de ses biens jusqu'à concurrence de la somme nécessaire pour désintéresser le demandeur.

ESPAGNE. — L'article 14 du Code civil français n'est pas reproduit.

HOLLANDE. — Le Code hollandais, par contre, nous l'a emprunté (art. 127 du Code civil).

§ 4. — ABORDAGE ENTRE DEUX NAVIRES NATIONAUX

Lorsque deux armateurs de navires de même nationalité sont en présence, les tribunaux du pays ne sauraient se déclarer incompétents. Deux bâtiments anglais sont entrés en collision au milieu de l'Atlantique; l'un des armateurs assigne l'autre devant un tribunal anglais. La compétence de ce tribunal ne peut faire doute un seul instant.

Mais les autres intéressés, chargeurs, passagers, gens de l'équipage, peuvent être d'une nationalité différente de celle des armateurs. Cette hypothèse est semblable à celle où les deux armateurs sont de nationalités différentes; les mêmes règles sont applicables.

SECTION III

EFFET DES JUGEMENTS RENDUS A L'ÉTRANGER SUR L'ABORDAGE

Une sentence judiciaire n'a, en principe, force exécutoire que dans le pays auquel ressortissent les tribunaux dont elle émane.

« Or, fait remarquer M. Autran (1), pour arriver à une appréciation prompte, économique, de la responsabilité encourue quand un abordage entre deux navires de nationalités différentes a eu lieu, il faut partir de cette idée que le jugement du fond doit émaner d'une juridiction dont la décision aura force exécutoire dans tous les pays ».

Mais la décision rendue par le tribunal étranger peut acquérir force exécutoire dans un autre pays si l'autorité locale la revêt de la formule exécutoire ou *exequatur*.

En France, c'est aux tribunaux civils seuls qu'il

1. *Rev. Dr. marit.*, t. XIX, p. 156.

appartient de délivrer l'exequatur, alors même que le jugement a été rendu en matière commerciale.

Mais la décision des juges étrangers a-t-elle, en France, l'autorité de la chose jugée ?

Différents systèmes ont été proposés pour résoudre cette difficulté. La jurisprudence française se prononce en général en faveur du système de la revision (1).

Le respect de la souveraineté d'un État, dit-on, commande aux autorités de cet État de ne permettre sur son territoire que l'exécution des jugements qui non seulement ont été rendus par les autorités compétentes et ne violent pas l'ordre public, mais encore ne sont pas contraires à l'équité ; or, on ne peut s'assurer de ce dernier point que par une revision du jugement.

En conséquence, les tribunaux français pourront infirmer la sentence rendue à l'étranger. Dans un abordage survenu en pleine mer entre un navire français et un navire italien, le tribunal italien saisi de la demande en dommages-intérêts déclarait le capitaine italien irresponsable ; la juridiction française chargée d'accorder l'exequatur, prononça une condamnation contre le capitaine italien (2). Ce système présente des inconvénients :

Il entraîne des frais et des lenteurs considérables.

1. Req., 28 juin 1881, S. 82. 1. 34. — Aix, 9 février 1888, *Rev. int. Dr. marit.*, t. III, p. 683.

2. Clunet, 1885, p. 286.

Il rend souvent impossible l'exécution des condamnations prononcées à l'étranger. Il expose enfin à des mesures de rétorsion de la part des autres nations.

Pour remédier à ces inconvénients, des traités ont été conclus avec un certain nombre de pays ; on peut citer en particulier la convention franco-belge du 8 juillet 1899.

Le tribunal saisi d'une demande d'exequatur d'un jugement étranger doit tout d'abord rechercher s'il a été rendu par une juridiction compétente, s'il n'est pas contraire à l'ordre public, aux principes du droit public, ou s'il n'est pas en contradiction avec un jugement français rendu antérieurement (1).

Il a été jugé qu'une condamnation correctionnelle prononcée par un tribunal italien à l'encontre du capitaine d'un navire français abordé en haute mer, est rendue par un juge incompétent. Elle ne saurait être exécutoire en France et constituer par suite la chose jugée (2).

Est contraire à l'ordre public, le jugement étranger qui refuse à tort au propriétaire d'un navire de se libérer par l'abandon du navire et du fret, en appréciant, en dehors des hypothèses prévues par la loi française, qu'il y a eu engagement personnel de sa part (3).

* 1. Clunet, 1899, p. 796.

2. Aix, 24 mars 1885, Clunet, 1885, p. 286.

3. Aix, 8 nov. 1887, *Rev. int. Dr. marit.*, IV, p. 654.

En Belgique, comme en France, l'exequatur n'est accordée qu'après revision du jugement au fond.

En Angleterre, aux États-Unis, au Danemark, aux Pays-Bas, en Suède, une nouvelle instance doit être introduite devant les tribunaux locaux, mais il est tenu compte du jugement étranger qui constitue une preuve.

La Cour du district Sud de New-York (1) a déclaré que la décision d'une Cour d'amirauté anglaise, établissant la faute dans un abordage entre deux navires, est concluante sur cette question de faute entre les deux navires dans un procès intenté postérieurement contre eux devant la juridiction américaine, en réparation de dommages soufferts par le demandeur dans la même collision.

En Italie, l'examen du fond est écarté d'une façon absolue et sans réciprocité. Il suffit que le jugement soit régulier, émane d'une autorité compétente et ne soit pas contraire à l'ordre public (2).

En Allemagne, en Autriche, au Brésil, en Espagne, en Roumanie, on admet le système précédent avec une condition de réciprocité.

1. Clunet, 1909-1910, p. 825.

2. Cour d'appel de Milan, 21 nov. 1888, Clunet, 1891, p. 294. — La Cour d'appel de Turin, le 15 fév. 1889, a refusé de délivrer l'exequatur à un jugement rendu par un tribunal français en vertu de l'article 14 du Code civil; la compétence exorbitante attribuée par cet article étant en contradiction avec les principes du droit public italien. Clunet, 1890, p. 378.

Il a été jugé notamment en Allemagne (1) qu'il y a lieu de refuser l'exequatur aux sentenees rendues dans un pays dont la législation considère comme non avenus les jugements allemands, ou confère à ses tribunaux le droit de les reviser.

La demande d'exequatur n'est pas toujours nécessaire. Il se peut que la partie qui a succombé dans l'instance soutenue à l'étranger exécute volontairement le jugement.

Il a même été reconnu que, lorsqu'à la suite d'un abordage, l'abordé a saisi le juge étranger du port de refuge et obtenu condamnation contre le défendeur qui a même acquiescé à la condamnation, celui-ci ne peut plus, à son retour en France, discuter la compétence du tribunal étranger et saisir une juridiction française (2). Mais si le jugement a été rendu à l'étranger contre un Français qui, bien qu'il se soit défendu, n'a pas comparu de son plein gré devant la juridiction étrangère, ce Français a le droit de saisir de l'affaire les juges français (3).

1. Oberlandgericht de Bavière, 14 fév. 1898. *Clunet*, 1891, p. 251.

2. Havre, 9 octobre 1876, *Clunet*, 1876, p. 354.

3. Cass., 28 juin 1881. S. 82. I. 34.

CHAPITRE III

FINS DE NON-RECEVOIR ET PRESCRIPTIONS

PREMIÈRE SECTION

EXPOSÉ DES DIFFÉRENTES LÉGISLATIONS

Les actions naissant de l'abordage sont soumises à une prescription abrégée.

Il ne faut pas, en effet, que les armateurs restent trop longtemps sous le coup d'un procès qui peut engager une partie considérable de leur fortune. Cela serait préjudiciable au commerce de mer ; l'armement exige des capitaux importants et sans cesse renouvelés ; ce sont les mises dehors qui doivent être remboursées par le fret escompté ; si l'armateur ne peut faire l'avance des capitaux, il a recours au crédit. Mais il est évident que différer le règlement des responsabilités de l'abordage serait porter atteinte au crédit de l'armateur. La loi au contraire s'efforce, pour favoriser le commerce de mer, de faciliter le crédit.

C'est ainsi que le Code de commerce, en France, déclare privilégiées les principales créances résultant de l'équipement du navire. Ce privilège s'attache au navire et au fret du voyage en cours ; mais, le voyage terminé, le privilège cesse, et l'armateur pour entreprendre un nouveau voyage peut offrir aux fournisseurs et aux gens de mer la garantie d'une créance placée en bon rang.

D'ailleurs, si après un abordage, les personnes qui se prétendent lésées n'agissaient pas promptement, on serait parfois dans l'incertitude sur le point de savoir si les avaries sont dues à l'abordage ou proviennent de faits postérieurs.

Valin écrivait : « Les accidents maritimes sont si fréquents qu'il se pourrait qu'un navire, après avoir été abordé par un autre, souffrit, dans un intervalle assez court, d'autres avaries dont on dissimulerait la cause pour les faire regarder comme une suite naturelle ou même comme un effet direct de l'abordage. Tel est le motif de la brièveté de l'action concernant l'abordage et rien assurément n'est plus juste pour éviter les surprises (1). »

En outre, il ne faut pas que les difficultés déjà si grandes qu'ont les juges pour déterminer les causes de l'abordage, soient augmentées par suite de l'éloignement des faits dans le passé.

1. Valin, *Comment. de l'Ordonnance*, art. 8, *Des Prescriptions*.

Les raisons qui justifient l'adoption d'une courte prescription expliquent aussi les formalités que beaucoup de pays imposent au demandeur pour la conservation de son droit.

Elles consistent dans une protestation signifiée au défendeur et dans l'exercice, à bref délai, d'une demande en justice.

On peut ajouter que l'abordeur doit prévoir sa défense ; la protestation est pour lui un avertissement.

Mais si la nécessité d'une courte prescription est universellement reconnue, les législations des différents pays sont loin de lui donner toutes la même durée.

Les formes de la protestation sont également diverses ; plusieurs codes ne prévoient pas de fin de non-recevoir.

De cette diversité des lois résultent des conflits. La question se pose de savoir quelle loi est applicable. Mais, auparavant, il convient de mettre en relief l'antagonisme des législations, en exposant les dispositions des plus importantes d'entre elles, en ce qui concerne : 1^o la fin de non-recevoir opposable à l'action d'abordage ; 2^o la prescription.

FRANCE. — L'ordonnance de 1681 avait admis que « toute demande pour raison d'abordage sera formée vingt-quatre heures après le dommage reçu, si l'accident arrive dans un port, havre, ou autre lieu où le maître puisse agir » (liv. I, tit. II, art. 3).

Les articles 435 et 436 du Code de commerce s'inspirant de l'ordonnance, étaient ainsi conçus :

Sont non-recevables toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage dans un lieu où le capitaine a pu agir, s'il n'a point fait de réclamation. Les protestations et les réclamations sont nulles si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures et si, dans le mois de leur date, elles ne sont suivies d'une demande en justice.

« La rigueur de ce système était surtout grande dans le cas de la perte d'un navire causé par l'abordage. En pareil cas, en effet, le capitaine du navire qui a péri est souvent recueilli sur l'autre bâtiment. La reconnaissance empêchait aisément ce capitaine de protester dans les vingt-quatre heures, et il était facilement circonvenu (Lyon-Caen et Renault, *Droit com.*, t. VI, p. 137). »

La loi du 24 mars 1891 a supprimé cette fin de non-recevoir des articles 435 et 436 et l'a remplacée par une prescription annale.

Aux termes de l'article 436 nouveau, « toutes les actions en indemnité pour dommages provenant d'abordage sont non-recevables si elles ont été intentées dans le délai d'un an à compter du jour de l'abordage. »

Mais cette prescription d'un an ne s'applique qu'aux

actions en responsabilité dérivant de faits commerciaux ; elle ne s'étend pas à celles qui naissent d'un crime ou d'un délit et ont pour but la réparation du préjudice souffert par les personnes ; il est d'ordre public que la victime, d'après les articles 637 et suivants du Code d'instruction criminelle, conserve le droit d'exercer l'action civile pendant un temps égal à la durée de l'action publique (1).

D'ailleurs, la prescription d'un an de l'article 436 n'est pas d'ordre public. Il est donc loisible d'y renoncer et cette renonciation résulte notamment de la déclaration d'abandon du navire et du fret et de l'assignation en validité de cet abandon (2).

ALLEMAGNE. — Aucune formalité n'est exigée pour la recevabilité des actions issues de l'abordage (3).

D'après le Code de commerce du 10 mai 1897, article 901, le délai de la prescription est de deux ans : 1^o pour les créances d'indemnité résultant de l'abordage des navires....

Aux termes de l'article 903, la prescription commence, pour les créances d'indemnité résultant de l'abordage des navires, à l'expiration de l'année au cours de laquelle l'abordage a eu lieu.

ANGLETERRE. — Il n'y a ni formalités nécessaires,

1. Cass., 13 mars 1900, *Rev. Dr. marit.*, t. XV, p. 577.

2. Aix, Première Chambre, 23 janvier 1899, t. XV, p. 42.

3. Reichsgericht, 24 sept. 1884, *Rev. int. Dr. marit.*, t. II, p. 49.

ni délais fixés. Cependant, la coutume prescrit au capitaine de protester dans les vingt-quatre heures de son arrivée au premier port (1). La protestation se fait devant le notaire ou, à l'étranger, devant le consul (2). Elle offre une grande utilité au point de vue de la preuve, pour le règlement des pertes.

Cette formalité n'est pas indispensable.

Par suite de cette législation, le navire abordeur peut rester indéfiniment sous le coup d'une poursuite et peut être saisi dans un port anglais longtemps après l'abordage.

BELGIQUE. — La loi du 21 août 1879 reproduit les dispositions du Code de commerce français de 1807 :

Art. 232. — Sont non recevables :

Toutes actions en indemnité pour dommages causés par un abordage dans un lieu où le capitaine a pu agir, s'il n'a point fait de réclamations.

Art. 233. — Ces protestations et réclamations sont nulles, si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures, les jours fériés non compris, et si dans le mois de leur date, elles ne sont suivies d'une demande en justice.

Toutefois, dans le cas où l'abordage a causé la perte entière du navire, le délai de la signification est d'un

1. Cass., 27 mars 1889, *Rev. int. Dr. marit.*, t. IV, p. 283 et V, p. 5.

2. Desjardins, VIII, p. 279.

mois, à partir du jour où les intéressés ont eu connaissance de l'événement.

En cas de simples dommages, a dit le rapporteur de la loi au Sénat, il importe de les constater de suite, de crainte que, d'autres avaries survenant, on ne les attribue erronément au premier abordage, mais cette crainte ne peut exister quand le navire entier a péri, et, pour ce cas, il est juste de ne pas frapper d'une fin de non-recevoir presque immédiate, le capitaine si fortement éprouvé par la perte de son navire (1).

Il n'y a perte totale d'un navire, dispensant d'une protestation dans les vingt-quatre heures, que lorsque celui-ci a péri corps et biens et non pas, lorsqu'à la suite d'un abordage il a été remorqué, déchargé et amené d'un autre port pour être réparé (2).

En cas d'abordage les navires de guerre ne sont pas soumis aux prescriptions des articles 232 et 233 de la loi maritime (3).

Mais ces articles ne distinguent pas entre l'action du capitaine et celle des intéressés à la cargaison (4).

Le délai de la prescription est d'un mois à compter de la protestation.

1. De Nyssen, *Commentaire législatif du Code de commerce belge*, t. III, p. 643, n° 1596.

2. Anvers, 4 juin 1896. *Rev. Dr. marit.*, t. XII, p. 202. — Bruxelles, 31 déc. 1906. *Rev. Dr. marit.*, 1904-1907, p. 544.

3. Bruxelles, 4 nov. 1904. *Rev. Dr. marit.*, t. XX, p. 626.

4. Bruxelles, 4 nov. 1904. *Rev. Dr. marit.*, t. XX, p. 626.

ESPAGNE. — Le Code espagnol de 1885 impose au capitaine l'obligation de protester dans les vingt-quatre heures, il devra (art. 612-8°) : « se présenter aussitôt son arrivée dans un port de relâche forcée à l'autorité maritime si c'est en Espagne, au consul d'Espagne si c'est à l'étranger et faire avant les vingt-quatre heures une déclaration du nom, de la matricule et de la provenance du bâtiment, de sa cargaison et des motifs de son arrivée ; cette déclaration sera visée par l'autorité maritime ou le consul ; si après examen ils la trouvent acceptable, ils délivreront au capitaine le certificat nécessaire pour certifier son arrivée et les motifs qui y ont donné lieu. A défaut d'autorité maritime ou de consul, la déclaration sera faite devant l'autorité locale (art. 612, § 15). En cas de naufrage : faire dans les vingt-quatre heures une protestation en due forme au premier port où il abordera entre les mains de l'autorité compétente ou du consul espagnol, spécifiant tous les accidents du naufrage conformément au n° 8 du présent article. »

L'article 953 dispose d'autre part que les actions en indemnité pour abordage :

Ne seront pas recevables si la protestation y relative n'a pas été faite par le capitaine du navire endommagé ou par celui qui le remplace dans ses fonctions et ce, dans le premier port où il relâchera, conformément aux n°s 5 et 15 de l'article 612, lorsque ceux-ci seront applicables.

Le même article déclare que les actions se prescrivent par deux ans à partir du sinistre.

ÉTATS-UNIS. — Un « protest » est généralement produit dans une affaire d'abordage ; mais le défaut de protestation ne rend pas l'action irrecevable.

L'action *in rem* contre le navire à raison d'un préjudice résultant d'un abordage (dans l'espèce, mort d'homme) se prescrit par un an à compter du jour du décès d'après les statuts de Pensylvanie et de Massachusetts (Cour suprême des États-Unis, 14 nov. 1886, *Revue internat de Droit maritime*, II, p. 719) (1).

HOLLANDE. — L'article 742 du Code de commerce accorde trois ans pour la prescription de toutes actions pour dommages causés par l'abordage. Il a été en conséquence jugé qu'en cas de faute délictuelle du capitaine, il est fait exception à la règle d'après laquelle l'action civile s'éteint en même temps que l'action pénale dont elle dérive. L'action pénale est en effet prescrite un an après le lendemain de l'événement (2).

ITALIE. — L'article 665 du Code du 2 avril 1882 est ainsi conçu :

L'action en dommages-intérêts résultant de l'abordage des navires n'est pas admise, s'il n'est pas fait dans les trois jours une réclamation devant l'autorité du lieu de l'événement ou de la première relâche.

1. Autran, *Code international de l'Abordage*, 2^e édit., p. 225.

2. Anvers, 9 nov. 1895. *Rev. Dr. marit.*, t. XI, p. 645.

Quant aux dommages causés aux personnes ou aux marchandises, le défaut de réclamation ne nuit pas aux intéressés qui ne se trouvaient pas sur le navire ou qui n'étaient pas à même de manifester leur volonté.

Art. 923. — Se prescrivent par un an, à compter du jour de la protestation ou de la réclamation indiquée dans l'article 665, les actions en réparation des dommages causés par l'abordage des navires.

PORTUGAL. — Le Code portugais de 1889 admet une fin de non-recevoir :

Art. 673. — Le protêt pour pertes et dommages résultant de l'abordage de navires, sera formulé dans les trois jours à l'autorité du lieu où l'abordage se produit ou du premier port où le navire abordera sous peine que, à défaut de ce faire, l'action en indemnité ne soit pas admise. Le défaut de réclamation en ce qui concerne les dommages causés aux personnes et aux marchandises ne préjudicie pas aux intéressés qui ne se trouvaient pas à bord et qui étaient empêchés de manifester leur volonté.

AUTRES LÉGISLATIONS. — La nécessité d'une protestation dans les vingt-quatre heures à compter du moment où le capitaine a pu agir, est admise en Autriche, au Chili, en Grèce, au Mexique, au Pérou, au Vénézuéla.

Le délai est porté à quarante-huit heures en Égypte et en Turquie, à trois jours en Roumanie.

Il n'y a aucun délai dans la République Argentine, au Brésil, au Danemark, en Finlande, en Norvège, aux Pays-Bas, en Suède, dans l'Uruguay.

La signification doit être effectuée dans les vingt-quatre heures au Chili, en Grèce, au Vénézuéla, dans les quarante-huit heures, en Égypte et en Turquie.

Il n'y a lieu à aucune signification au Danemark, en Norvège, aux Pays-Bas, au Pérou, en Roumanie, en Suède.

La prescription des actions en réparation des dommages causés par l'abordage est, au Brésil, en Suède, dans l'Uruguay, dans la République Argentine, de deux ans à partir du sinistre ;

En Finlande, de deux ans à partir du moment où le navire est de retour ;

En Roumanie, d'un an ;

De six mois à compter de la connaissance du sinistre, en Norvège ;

De deux mois à compter de la signification au Chili ; au Mexique et au Pérou, de deux mois à compter de la protestation ;

De trente et un jours en Grèce, en Égypte et en Turquie, à compter du jour de la protestation ;

Au Vénézuéla, de trente jours à compter de la signification.

SECTION II

CONFLITS DES LOIS

La diversité des législations en ce qui concerne d'une part les formalités imposées aux personnes lésées par un abordage pour la conservation de leurs droits, et d'autre part les délais dans lesquels ces personnes peuvent agir en justice, engendre des conflits de lois.

Les Codes belge, espagnol, italien, portugais, subordonnent la recevabilité de l'action à une protestation effectuée dans un bref délai. L'Allemagne, la France ne prescrivent aucune formalité semblable.

De même, la durée de la prescription varie avec chaque pays.

Si par exemple une collision se produit entre un navire français et un navire italien, quelle loi faudrait-il appliquer ?

L'action dans les deux pays est prescrite au bout d'un an ; mais si la loi italienne est déclarée applicable, le défaut de protestation rendra l'action irrecevable.

La distinction que nous avons faite pour les conflits de lois à propos de la responsabilité résultant d'un abordage entre le cas où l'abordage a eu lieu

dans les eaux intérieures d'un Etat et celui où il est survenu en pleine mer, doit être ici reproduite.

§ 1. — ABORDAGE DANS LES EAUX INTÉRIEURES

Il est de principe que les obligations délictuelles et quasi-délictuelles sont régies par la loi du lieu où le fait qui leur donne naissance s'est passé.

C'est ce que décide la jurisprudence des divers pays en ce qui concerne le fond de l'action.

Ne doit-il pas en être de même des fins de non-recevoir et des prescriptions ? Doit-on, au contraire, les rattacher aux règles de procédure et dire que la loi applicable en cette matière est celle du tribunal saisi ?

La jurisprudence générale tend à considérer que la péremption et la prescription de l'action en matière de l'abordage rentrent plutôt dans la procédure.

Ainsi a décidé le tribunal commercial et maritime de Trieste, le 24 juin 1900 (1).

Ce jugement rappelle en outre que « la règle *locus regit actum* ne concerne que la forme extérieure des actes et est étrangère aux lois de procédure ; qu'en cette matière il y a lieu d'appliquer exclusivement les règles en vigueur devant le tribunal saisi ».

1. Clunet, 1901, p. 845.

La Cour de Bruxelles a jugé de même :

Les dispositions des articles 232 et 233 de la loi du 21 août 1879, qui déclarent non-recevables toutes actions en indemnités pour dommages causés par un abordage, dans un lieu où le capitaine du navire abordé a pu agir, si le capitaine n'a pas fait signifier ses réclamations dans les vingt-quatre heures et si la demande en justice n'a pas été intentée dans le mois desdites réclamations, sont absolues et régissent le cas où l'abordage a eu lieu à l'étranger, comme celui où l'accident s'est produit dans les eaux belges ;

Lorsqu'un étranger usant de la faculté que lui confère l'article 15 du Code civil, traduit un Belge devant les tribunaux de Belgique, à raison d'un quasi-délit commis en pays étranger, le fond du droit doit être apprécié d'après la loi du lieu où l'obligation a pris naissance, mais il faut pour cela que le juge belge ne se trouve pas devant un obstacle légal qui lui interdise de connaître du fond de la cause.

Le législateur en impartissant un délai de rigueur à celui qui se propose de poursuivre judiciairement la réparation du préjudice résultant d'un abordage, a voulu prévenir les fraudes et fixer immédiatement la responsabilité des sinistres sur la tête de ceux qui doivent la subir ; ces motifs qui tiennent à l'ordre social, s'appliquent au cas où l'abordage a eu lieu dans les eaux étrangères, comme au cas où il a eu lieu en Belgique.

En France, la Cour de Rennes, saisie d'une récla-

mation à la suite d'un abordage de navires étrangers dans les eaux anglaises, apprécie de la façon suivante la recevabilité de l'action intentée :

Considérant tout d'abord que le demandeur est mal venu en soutenant que l'action qu'il a introduite est régie par la loi danoise ; qu'en effet, pour obtenir une condamnation aux dommages-intérêts auxquels il croyait avoir droit, il s'est adressé à la justice française ; qu'en choisissant ainsi ses juges, il a proclamé par cela même qu'il était prêt à s'incliner devant les règles de la justice dont il réclamait l'intervention (1).

La question a été posée devant la Cour de cassation, mais toujours sous la forme la plus simple et la plus normale : le défendeur étant assigné à son domicile.

La Cour suprême s'est inspirée de l'argumentation habituelle en matière de prescription suivant laquelle le débiteur poursuivi devant les tribunaux de son pays, en vertu de la loi de son pays, doit pouvoir invoquer les protections organisées en sa faveur par cette même loi (2), pour motiver ses décisions sur l'article 436.

Mais si le défendeur est assigné non plus à son

1. Rennes, 1902, *Rev. Dr. marit.*, t. XVIII, p. 647.

2. Cass., 13 janvier 1869, D. 1869. 1. 135. — Cass., 4 août 1875, D. 1875. 1. 472. — Cass., 29 avril 1884, *Rev. Dr. marit.*, 1884, p. 224.

domicile, mais à celui du demandeur, conformément à l'article 14 du Code civil, faut-il prendre en considération la loi du tribunal saisi ou s'en référer à la loi du domicile ?

La difficulté vient de ce que l'article 436 n'établit pas, à proprement parler, une véritable prescription. Il n'est pas compris dans le titre XIII du livre II du Code de commerce réservé aux prescriptions de droit maritime, mais dans le titre XIV intitulé : *Des Fins de non-recevoir*.

De plus, il n'est pas basé sur une présomption de négligence ou de renonciation de la part du créancier établie en faveur du débiteur, comme le sont généralement les prescriptions qui se distinguent par là des délais appelés déchéances ou fins de non-recevoir, mais sur des considérations plus générales d'intérêt du commerce maritime. Il ne pourrait donc être question ici de protection du débiteur organisée par la loi de son pays. Par contre, des raisons sérieuses militaient en faveur de la loi du tribunal saisi. Aussi, la Cour de cassation s'est-elle prononcée pour la *lex fori* pour ce motif que « les lois qui créent les tribunaux sont aussi celles qui doivent décider de la recevabilité des actions portées devant eux (1). »

La distinction faite par la jurisprudence entre la loi

1. Cass., 6 mai 1891, *Rev. Dr. marit.*, t. VII, p. 5.

applicable pour apprécier l'étendue des responsabilités et celle qui doit fixer la durée de l'action, a été combattue par MM. Lyon-Caen et Renault (1).

Les partisans du système de la *lex fori* dénaturent les principes généraux qu'ils invoquent. Sans doute, les conditions de la recevabilité d'une action sont celles que fixe la loi du tribunal saisi, mais cela n'est vrai que des actes à accomplir devant le tribunal ou dans l'instance. Cela n'est plus exact quand il s'agit d'actes à accomplir en dehors de toute instance et ayant un caractère extra-judiciaire. Puis, il est fort contestable que la prescription soit comme un moyen de pure forme régie par la loi du tribunal saisi :

Au reste, il y a sur la prescription une question de droit international privé très discutée, celle de savoir quelle loi doit être appliquée pour en fixer la durée. Le système le plus rationnel est celui d'après lequel on applique la loi du pays où s'est passé le fait donnant lieu à l'action (*lex loci actus*). La prescription n'est pas un simple moyen de procédure, mais un moyen touchant au fond du droit; le Code de procédure civile n'en parle point et le Code civil (art. 1234) la range parmi les modes d'extinction des obligations.

Il résulte de là que la prescription établie par l'article 436 du Code de commerce s'applique aux actions nées d'abordages qui ont eu lieu dans les eaux françaises.

1. Lyon-Caen et Renault, t. VI, p. 160.

§ 2. — ABORDAGE EN PLEINE MER

En ce cas, l'absence de *lex loci actus* semble justifier l'application de la *lex fori*. Mais les inconvénients que présente ce dernier système, et les critiques qu'il soulève lorsqu'il s'agit d'un abordage dans les eaux intérieures, restent les mêmes.

En appliquant au contraire la loi du pavillon du demandeur, on ne viole aucun principe de droit et on évite les inconvénients signalés plus haut. Le capitaine n'est plus obligé de connaître les prescriptions de toutes les nations maritimes et d'y satisfaire à tout hasard dès qu'un abordage s'est produit, sous peine de voir son action arrêtée par une fin de non-recevoir. Il lui suffit de connaître les dispositions de la loi nationale de son navire, loi que du reste il serait inexcusable d'ignorer, étant celle qui régit son contrat avec l'armateur et détermine ses obligations en tant que capitaine.

La jurisprudence française donne la préférence à la loi du tribunal saisi (1). Il en est de même dans la plupart des autres pays. Toutefois, un jugement de la cour d'appel de Bruxelles, en date du 26 mai 1905, a décidé qu'il n'y avait pas lieu de faire application de

1. Cass., 7 novembre 1904, *Rev. Dr. marit.*, t. XX, n° 517.

la loi belge et notamment des articles 232 et 233 de la loi maritime, à la demande portée devant un tribunal belge par un navire français, en suite d'une collision en haute mer avec un navire anglais (1).

1. *Rev. Dr. marit.*, t. XXI, p. 114.

DEUXIÈME PARTIE

PREMIÈRE SECTION

CONGRÈS ET CONFÉRENCES

A. — *Résolutions de l'Institut de Droit international votées à Lausanne en 1888.* — Parmi les efforts tentés en vue de l'unification du droit maritime en matière d'abordage, nous devons tout d'abord rappeler les travaux de l'Association de droit international (*International Law Association*) et ceux de l'Institut de Droit international.

Dans sa session tenue à Bruxelles en 1885, l'Institut de Droit international a adopté un projet de règlement des conflits de lois en matière de droit maritime et, en 1888, à Lausanne, deux projets dus à MM. Lyon-Caen et Sacerdoti, savoir : un projet de loi uniforme pour les abordages maritimes et un projet de règlement international des conflits de lois en matière d'abordage maritime.

En ce qui concerne la détermination de la respon-

sabilité, le projet fait une distinction entre l'abordage dans les eaux intérieures et l'abordage en pleine mer.

En cas d'abordage dans les eaux intérieures d'un pays, entre navires, soit de la même nationalité, soit de nationalités différentes, la loi de ce pays doit être appliquée pour déterminer qui supporte le dommage causé aux navires, aux personnes, aux cargaisons.

Il en est de même si l'abordage a eu lieu dans les eaux territoriales.

En cas d'abordage en pleine mer entre navires de la même nationalité, la loi du pavillon des navires doit être appliquée à toutes les questions nées de l'abordage.

Si l'abordage a eu lieu en pleine mer entre navires de nationalités différentes, la loi du pavillon de chaque navire sert à déterminer qui doit supporter le dommage ; toutefois, le demandeur ne peut faire une réclamation qui ne serait pas justifiée par la loi du pavillon (1).

A ces travaux il faut ajouter ceux des congrès d'Anvers (1885), de Bruxelles (1888) et de Gènes (1892).

B. — *Congrès d'Anvers en 1885*. — Le gouvernement belge, à l'occasion de l'exposition d'Anvers en 1885, a pris l'initiative d'un congrès de Droit commercial ayant pour objet l'unification des législations en matière de contrat de transport, de lettre de change et de droit maritime. Dix-huit gouvernements avaient

1. *Annuaire de l'Institut de Droit international*, 1888-1889, p. 152.

répondu à son appel ainsi qu'un grand nombre de barreaux, facultés de droit, associations, comités, journaux juridiques.

La section de droit maritime, qui avait soixante-cinq questions à son ordre du jour, s'est subdivisée en quatre commissions ; chargées de préparer l'examen des matières suivantes :

A Conflits de lois ; B Propriétaires de navires et leur responsabilité ; C Assurances ; D Abordages.

Voici les solutions qui ont été admises en matière d'abordage :

En cas d'abordage de navires, s'il y a eu faute commise à bord des deux navires, il est fait masse des dommages, lesquels sont supportés par les deux navires dans la proportion de la gravité qu'ont eues les fautes respectivement constatées comme cause de l'événement.

Si l'abordage a été causé par la faute commise à bord d'un seul navire, le dommage est supporté entièrement par lui.

Si l'abordage est fortuit ou douteux chaque navire supporte son dommage sans répétition.

Il existe une présomption de faute contre le capitaine du navire qui en cas de collision n'est pas resté à proximité de l'autre navire jusqu'à ce qu'il se soit assuré qu'une plus longue assistance était inutile, alors qu'il pouvait le faire sans danger pour son navire, son équipage ou ses passagers, et n'a pas donné au navire abordé, à son capitaine, son équipage ou ses passagers, tous les secours

possibles et utiles pour les sauver de tout danger résultant de l'abordage.

Le projet de loi maritime uniforme reconnaît aux propriétaires de navires responsables des faits du capitaine, le droit de se libérer de cette responsabilité par l'abandon du navire et du fret ou de leur valeur au moment de la poursuite.

En ce qui concerne le règlement des conflits de lois qui peuvent survenir jusqu'au jour où l'unification sera réalisée, les résolutions suivantes ont été votées :

L'abordage dans les ports, fleuves et autres eaux intérieures, est réglé par la loi du lieu où il se produit.

L'abordage en mer entre deux navires de même nationalité est réglé par la loi nationale.

Si les navires sont de nationalités différentes, chacun est obligé dans la limite de la loi de son pavillon et ne peut recevoir plus que cette loi lui attribue.

En matière de fins de non-recevoir et de prescriptions, si l'abordage est survenu dans les ports, fleuves et autres eaux intérieures, on applique la loi du lieu où il s'est produit.

Si l'abordage a eu lieu en mer, le capitaine conserve ses droits en réclamant dans les formes et délais prescrits par la loi de son pavillon, par celle du navire abordeur ou par celle du premier port de relâche (1).

1. *Revue de Droit Marit.*, t. I, p. 427.

C. — *Congrès de Bruxelles de 1888.* — Au Congrès de droit commercial tenu à Bruxelles en 1888, les mêmes dispositions ont été reproduites :

Article premier. — En cas d'abordage fortuit, chacun supporte son dommage.

En cas d'abordage fautif :

a) Si la faute est imputable à un seul navire, le dommage est supporté par l'auteur de cette faute ;

b) S'il y a faute commune, il est fait masse des dommages causés : cette masse est supportée par chacun des navires proportionnellement à la gravité des fautes commises.

Si le dommage est imputable à un ou plusieurs navires, tous répondent solidairement du dommage causé aux tiers. La répartition de ce dommage entre les auteurs de l'abordage a lieu suivant les règles admises.

L'abordage douteux est traité comme l'abordage fortuit.

Un article 4 statue sur les fins de non-recevoir et sur la prescription non réglementées au congrès d'Anvers :

L'action en paiement de l'indemnité d'abordage ou d'assistance n'est subordonnée à aucune formalité préalable. Elle est prescrite deux ans après la fin du voyage du navire abordé ou assistant si ce voyage peut être achevé et s'il ne peut l'être, à partir du moment où l'intéressé aura pu agir utilement. Néanmoins, si une

action en indemnité pour cause d'abordage est intentée en temps utile, l'assigné pourrait opposer une demande reconventionnelle.

Pour la solution des conflits de lois, le Congrès estimait qu'il y avait lieu d'adopter, par voie d'entente internationale, les règles suivantes, applicables aux navires de chacun des pays contractants :

La loi du pavillon détermine les obligations de chacun des navires poursuivis à raison d'un abordage en mer et les indemnités dues par chacun de ces navires.

Néanmoins les personnes qui se trouvent à bord d'un navire engagé dans l'abordage, les propriétaires du corps et des facultés de ce navire ne pourront obtenir respectivement ni des indemnités supérieures à celles qu'ils seraient en droit de réclamer d'après la loi du pavillon de ce navire, ni des condamnations solidaires, dans le cas où d'après la loi de ce pavillon, les débiteurs des indemnités n'en seraient pas solidairement tenus.

Sur la question de la compétence, le Congrès décidait que les tribunaux des pays contractants pourront en matière maritime ordonner toutes mesures provisoires et conservatoires même entre étrangers ; dès qu'un navire de mer, portant le pavillon d'un de ces pays, sera engagé dans la contestation, ces tribu-

naux ne pourront refuser de statuer sur les demandes qui leur seront soumises à ces fins.

Quand, dans un abordage, chacun des navires qui ont participé à la collision porte le pavillon d'un des pays contractants, l'action en indemnité pour cause d'assistance ou d'abordage peut être intentée devant les tribunaux de chacun des pays contractants pourvu que le tribunal saisi du litige soit :

1° Celui du domicile personnel du défendeur ;

2° Celui du port d'attache du navire assigné ;

3° Celui dans le ressort duquel le navire assigné a été trouvé ;

4° Celui dans le ressort duquel l'abordage a eu lieu.

A la question des fins de non-recevoir et de la prescription, le congrès répondait que le capitaine et les intéressés conservent leurs droits en réclamant dans les formes et les délais prescrits par la loi du pavillon, par celle du navire débiteur ou par celle du premier port où le navire aborde.

D. — *Congrès de Gênes de 1892.* — Un Congrès international de Droit maritime s'est réuni le 26 septembre à Gênes, au moment où l'on y célébrait la mémoire de Christophe Colomb.

La quatrième section du Congrès avait été spécialement chargée d'étudier les questions relatives à l'abordage et à l'assistance maritime.

Les résolutions suivantes furent adoptées :

Les limites et les effets de la responsabilité en matière d'abordage sont réglés par la loi de l'État auquel appartient le navire en faute.

En cas de faute commune et de conflit entre les lois des deux navires en faute la responsabilité sera réglée *ex æquo et bono*.

En cas de faute douteuse on appliquera la loi la plus favorable (1).

Mais la plus importante des propositions concernait l'établissement d'une juridiction internationale maritime en matière d'abordage :

I. — Pour les abordages, les sauvetages, l'assistance et les questions accessoires, il est institué une juridiction internationale maritime entre les États adhérents sous réserve de la juridiction ordinaire en cas d'accord des parties.

II. — La juridiction internationale appartient: *a)* au premier degré au tribunal arbitral du lieu de la première relâche et lorsqu'on ne peut établir la priorité de la relâche, au tribunal qui a été le premier saisi de l'affaire ; *b)* au deuxième degré aux cours suprêmes maritimes dont la décision sera définitive et irrévocable.

III. — La compétence territoriale des tribunaux arbi-

1. *Rev. Dr. marit.*, t. VIII, p. 180.

traux est déterminée par la juridiction consulaire ; celle des cours par des traités.

IV. — Les tribunaux arbitraux se composent de deux arbitres choisis par les parties, un par chacune d'elles, sur une liste formée des noms des consuls de la circonscription consulaire des commandants de ports et des commandants de navires qui seront inscrits dans la liste susdite suivant les modes et conditions réglementaires à établir. Le collège arbitral est présidé par un tiers arbitre choisi par les parties ou à défaut par le président du plus haut collège judiciaire du lieu de l'arbitrage. Dans le cas où les bâtiments plaidants sont plus de deux, les arbitres sont élus en nombre impair et proportionnel suivant la règle ci-dessus.

V. — Les Cours suprêmes internationales maritimes se composent de représentants spéciaux des États adhérents au nombre de deux par chaque État, l'une pour la partie juridique, l'autre pour la partie maritime.

VI. — Dans le cas où les navires portant le même pavillon plaident sur un fait advenu dans un port ou un fleuve ou dans les autres eaux intérieures de l'État auquel ils appartiennent, la juridiction internationale est facultative. La même règle sera appliquée auxdits navires même pour les événements survenus en mer, pourvu que le procès soit intenté pendant qu'ils se trouvent dans un port de leur nationalité (1).

Ce projet généralisait un mode de règlement à

1. *Rev. Dr. marit.*, t. VIII, p. 447.

plusieurs reprises adopté dans la pratique pour les frais d'abordage : l'arbitrage international.

E. — *Le comité maritime international et ses conférences successives.* — Aucun des projets dont nous venons de rappeler les dispositions en ce qui concerne la matière de l'abordage n'a été entièrement adopté dans aucun pays.

Nous en avons déjà donné les principales raisons (1); ce sont :

1° L'absence d'un organe permanent s'occupant de poursuivre auprès des gouvernements l'exécution des résolutions prises ;

2° L'adoption par les congrès d'un programme trop vaste, embrassant presque toutes les matières du droit maritime.

Aussi un nouveau programme d'action, inauguré par la création du Comité maritime international à Anvers, en 1897, a-t-il été élaboré.

Le Comité maritime international se propose (article 1^{er} des statuts) :

a) De contribuer par ses conférences, ses publications et ses autres travaux à l'unification du droit maritime ;

b) De provoquer la création d'associations nationales pour l'unification du droit maritime :

c) De maintenir entre ces associations des rapports réguliers et une action concordante.

C'est ainsi que la résolution suivante fut votée à la première conférence tenue par le comité à Bruxelles en 1897 :

Le Comité maritime international décide que la question de l'unification du droit maritime en matière d'abordage est portée à l'ordre du jour et sera soumise aux associations affiliées.

Il y fut ajouté celle de la responsabilité des propriétaires de navires.

Une série de questions, préparées par le rapport de M. Louis Franck et par l'avant-projet de loi français sur l'abordage maritime, ont été soumises aux comités maritimes nationaux sans indication de l'opinion du Comité maritime international, afin qu'ils élaborent en pleine indépendance les solutions qui leur paraissent les meilleures.

Les réponses furent présentées à la Conférence d'Anvers, en septembre 1898, par les associations nationales d'Allemagne, d'Angleterre, de Belgique, de France et des Pays-Bas.

L'accord se fit sur la plupart des points.

Cependant, une nouvelle conférence réunie à Londres en 1899 reprit la question de la faute commune.

A la Conférence d'Anvers, le comité s'était prononcé en faveur du système de la répartition du dommage, proportionnellement aux fautes commises, mais comme l'Angleterre est l'un des pays dont la législation sur ce point doit être modifiée, il a paru utile de reprendre la question à Londres, de façon à pouvoir en préparer la solution par un exposé complet et une propagande efficace (1).

La cargaison doit-elle pouvoir exercer un recours solidaire contre les deux navires, en cas de faute commune ?

Les rapports qui ont été déposés à la Conférence d'Anvers ont étudié cette question. A l'exception de l'Allemagne, tous les pays se sont prononcés contre la solidarité. D'après les délégués allemands, la preuve incombe à la cargaison en cas de faute commune des navires.

En 1900, au cours de l'exposition, un congrès de Droit maritime fut organisé à Paris, par l'Association française de Droit maritime.

L'ordre du jour comportait l'étude d'un projet de

1. L'an dernier, dit M. Mac Arthur à l'ouverture des débats, la Conférence du Comité maritime international fut tenue à Anvers. Un pas considérable y fut fait, mais on se rendit compte qu'à moins que l'opinion publique anglaise ne se ralliât aux conclusions auxquelles on était arrivé, le résultat ne serait pas satisfaisant. Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que plus de la moitié du commerce du monde se fait sous pavillon anglais. C'est dans le but d'enrôler l'opinion anglaise que la conférence se réunit à Londres. *Com. mar. int.*, Bull. n° 6, p. 62.

loi sur la question de l'assistance maritime (sauvetage et assistance proprement dite).

Le congrès adopta la résolution suivante :

1^o L'obligation de porter secours en cas d'abordage ne doit pas être sanctionnée par une présomption de faute ;

2^o Il appartient aux lois pénales de déterminer les peines applicables aux contrevenants ;

3^o L'armateur n'est pas civilement responsable du capitaine à raison des contraventions.

SECTION II

L'AVANT-PROJET DE LOI SUR L'ABORDAGE

Après avoir subi l'épreuve de discussions longues et approfondies, un ensemble de règles sur les questions de l'abordage et de l'assistance maritime ont été coordonnées et formulées en un texte pouvant servir de base à la législation.

Tel fut l'objet de la Conférence réunie à Hambourg en 1902.

Ce qui augmente encore la valeur de ce travail, c'est que, dans plusieurs questions, les solutions sont conformes dans leurs grandes lignes à celles qu'avaient déjà réalisées les congrès de Droit commercial tenus à Anvers en 1885 et à Bruxelles en 1888,

diverses sessions de l'Institut de Droit commercial, et spécialement de l'International Law Association avec laquelle le Comité maritime n'a cessé d'entretenir les meilleurs rapports.

Le gouvernement belge consentit à soumettre officiellement les avant-projets de codes aux gouvernements et à leur demander de se réunir en une conférence diplomatique pour examiner définitivement s'il était possible de conclure sur cet objet des traités internationaux.

Le projet de résolution arrêté à Hambourg a reçu sa forme définitive à la Conférence internationale de Droit maritime de Bruxelles, en 1909 (1).

L'article premier est ainsi conçu :

En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, la réparation des dommages causés aux navires, aux choses, ou personnes se trouvant à bord, est soumise aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

Art. 2.—Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

Cette disposition reste applicable dans le cas où,

1. *Revue Dr. marit.*, 1909-1910, p. 109.

soit les navires, soit l'un deux, sont au mouillage au moment de l'accident.

Le paragraphe premier, en ce qui concerne l'abordage fortuit, rappelle le principe de droit commun, admis par toutes les législations, que nul ne répond des événements qui déjouent les prévisions ou dépassent les forces humaines. L'assimilation de l'abordage douteux à l'abordage fortuit est la solution la plus équitable.

Si la faute n'est pas démontrée, ou si le juge ne peut se décider à l'attribuer à l'une plutôt qu'à l'autre des parties, le défendeur ne doit rien ; le demandeur n'a pas rapporté la preuve dont la charge lui incombe.

Le paragraphe 2 condamne les anomalies consacrées par la loi hollandaise (art. 450) et la loi portugaise (art. 1581) que rien ne justifie.

« Il est sans doute fréquent que le navire en marche est seul responsable de la collision. Mais cela n'est point absolu. Un navire parfaitement gréé peut être désarmé inopinément, une bourrasque peut entraver les manœuvres les mieux conçues, des machines bien surveillées et bien construites peuvent subir un accident grave sans qu'il y ait aucun reproche à faire à n'importe qui. Si ce navire devenu le jouet des éléments est jeté par eux sur un autre navire en marche il sera affranchi de tous dommages-intérêts, mais s'il est précipité sur un navire immobile il devra la

moitié des avaries et sa cargaison payera sa part ! On se demande ce qui peut justifier cette différence de traitement. Dans les deux cas il n'y a pas de faute ; dans les deux cas il ne doit pas y avoir de recours (1).

Art. 3. — Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation du dommage incombe à celui qui l'a commise.

Il n'est besoin d'aucune justification à l'appui de ce principe qui est universellement admis.

Art. 4. — S'il y a faute commune la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises ; toutefois si d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers

Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa premier du présent article, il doit définitivement supporter.

1. Rapport de M. Louis Franck au Congrès de Bruxelles en 1897. *Com. marit. int. Bull.* n° 1, p. 28.

Il appartient aux législations nationales de déterminer, en ce qui concerne ce recours, la portée et les effets des dispositions contractuelles et légales qui limitent la responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des personnes se trouvant à bord

En ce qui concerne la responsabilité des navires le système proportionnel paraît être le plus équitable en même temps que parfaitement pratique.

En droit, le système anglais doit être tout d'abord écarté, comme étant purement arbitraire. S'il est admissible que le juge ne donne de recours à personne en se basant sur ce que chacun est en faute, on comprend difficilement qu'autorisant un recours le juge décide toujours que chacun est responsable pour moitié, alors que l'inégalité des fautes est manifeste.

Le système d'après lequel il n'existe aucun recours, dans aucun cas, a, au contraire, une base juridique. Chacune des parties a contribué à la collision et ne doit s'en prendre qu'à elle-même du dommage qu'elle souffre.

Ainsi la règle prescrite paraît plus équitable parce qu'elle tient compte du degré de la culpabilité et n'impose pas à l'auteur d'une faute légère un traitement aussi dur qu'à l'auteur d'une faute grave et décisive.

Son caractère pratique a été démontré par une longue application en France, en Norvège, en Suède,

au Danemark, en Belgique, en Roumanie, en Grèce, au Portugal.

L'Allemagne, grâce aux efforts de certains membres du Comité maritime international, a inscrit la règle proportionnelle dans son nouveau Code de commerce, comme l'avaient déjà fait, quelques années auparavant, les pays scandinaves.

Le système anglais a été abandonné par la jurisprudence des États-Unis.

En Angleterre même l'opinion s'est généralement ralliée à la règle proportionnelle.

Se sont prononcés en faveur de cette règle :

En 1895, l'International law association à son Congrès de Bruxelles ;

En 1896, la Chamber of Shipping of the United Kingdom ;

En 1897, le Parliamentary Shipping Committee, qui fit une démarche auprès de l'Attorney général et recueillit son adhésion.

De nombreuses sociétés ont émis des vœux en ce sens.

La presse spéciale a appuyé ce mouvement (1).

L'on peut croire, dit M. Louis Franck, dans son rapport à la Conférence de Bruxelles (2), que notre éminent col-

1. *Shipping Gazette*, du 5 octobre 1896. — *Weekly Shipping*, du 9 octobre 1896. — *Journal of Commerce*, du 18 septembre 1896.

2. *Com. mar. int. Bull.* n° 1, p. 39.

lègue M. Westlake résume l'opinion générale et la situation exacte en Angleterre quand il écrivait : « I entirely agree with your view, and only regret that our Parliament is so taken up with party politics that it is difficult to get a hearing in it for amendements of the law ». — Enfin le rapport très intéressant présenté au Comité maritime par notre collègue M. Douglas Owen ne laisse aucun doute sur l'opinion de l'Angleterre.

Le projet de Code international étend à la cargaison, aux marins, aux passagers et à tous autres tiers la solution donnée pour le navire. Le montant du préjudice qu'ils ont souffert est réparti entre les deux navires proportionnellement à la gravité des fautes commises; cette répartition est exclusive de toute solidarité.

La même règle est écrite dans l'avant-projet de loi rédigé par l'Association française de droit maritime en 1898 (1) et appliquée dans l'exposé des motifs (art. 3) :

Cet article s'écarte des solutions données par les lois et la jurisprudence des divers pays. Nous avons estimé qu'il était peu équitable de ne pas donner à tous les intéressés une action contre toutes les personnes en faute, mais nous avons pensé qu'à raison des règles spéciales du droit maritime, la solidarité prononcée par certaines

1. Association française de Droit marit. Bull, n° 5.

décisions en pareil cas, conduisait à des résultats trop rigoureux. Si l'une des parties en faute se libère par l'abandon du navire au fond de la mer, l'autre auteur de la faute reste tenu de la totalité des condamnations et est exposé à payer l'intégralité d'un dommage dont il n'est l'auteur que pour partie. (Notamment, arrêt de la Cour de cassation du 24 novembre 1896. *Revue de Droit international maritime*, t. XII, p. 385.)

Pour examiner la question sans confusion, il est nécessaire de la considérer tout d'abord, abstraction faite du contrat de transport.

Le système exclusif de toute solidarité (tel est le système anglais) paraît plus juste et plus pratique que le système jusqu'à présent suivi en France, en Belgique et dans quelques autres pays.

Il n'est pas équitable, en effet, que celui qui n'est responsable d'une collision que pour partie, ait à payer tout le dommage à la cargaison de l'autre navire.

Le système anglais est plus pratique, car le système continental entraîne pour celui des navires qui a payé aux propriétaires de la cargaison plus que sa part proportionnelle, un recours contre l'autre navire. Or ce recours devient très complexe quand l'un des navires ou tous deux ont inséré dans les connaissements une clause d'exonération de responsabilité en cas d'abordage.

Si par exemple la cargaison du navire A a une clause d'exonération dans ses connaissements, avec le système de la solidarité, elle réclamera la totalité du dommage qu'elle a souffert au navire B.

Si le navire n'est responsable que pour un tiers, la règle de la solidarité lui fera payer deux tiers de trop.

Comment régler son recours contre le navire A ? La clause d'exonération lui est-elle opposable ou ne l'est-elle pas ?

Si l'on décide que la clause d'exonération est sans application entre le navire A et le navire B, le navire A sera condamné à rembourser au navire B les deux tiers du dommage causé à sa cargaison (à lui, navire A), bien que vis-à-vis de cette cargaison il se soit exempté de toute responsabilité par son contrat.

Si l'on déclare au contraire que le navire A peut se prévaloir de cette clause, même vis-à-vis du navire B, ce dernier navire bien que n'étant responsable que pour un tiers devra supporter le tout.

On voit que ces deux solutions sont injustes et qu'il faut donc arriver à dire que la règle proportionnelle s'applique à tout le dommage occasionné, que l'objet de ce dommage ait été le navire même ou la cargaison, ou les passagers.

Entre le navire et sa cargaison, les rapports sont réglés par le contrat de transport.

Si donc le navire A, après un abordage avec le navire B, est poursuivi par sa cargaison, celle-ci

n'aura pas de preuve à fournir, mais le navire A pourra invoquer soit une clause d'exonération, soit une faute imputable à l'autre navire. Le recours ne sera accordé qu'autant que la clause d'exonération le permet, et en tous cas seulement dans la mesure où la responsabilité n'incombe pas à l'autre navire.

Art. 5. — La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

Les associations nationales interrogées sur ce point ont donné, à la Conférence d'Anvers, une réponse conforme au texte adopté dans l'avant-projet du Code international ; une seule a fait exception : l'Association française de droit maritime.

Si l'abordage est causé par la faute du pilote, le navire n'est pas responsable.

L'exposé des motifs (art. 5) de l'avant-projet de loi rédigé par l'association commente cette décision (1) :

Nous avons reproduit les principes posés en pareille matière par les législations allemande et anglaise. La responsabilité civile d'ailleurs dérive du choix du préposé et quand ce choix n'est pas libre, à notre avis tout au moins, il ne saurait y avoir de responsabilité. D'autre part, quand un pilote est imposé, c'est que sa présence est

1. *Ass. marit. française*, Bull. n° 5, p. 10.

jugée indispensable et en pareil cas, son autorité technique l'emporte sur celle du capitaine.

Nous devons ajouter que cette solution a été très vivement discutée. Le comité s'est exactement partagé sur cette question qui a été adoptée à une voix de majorité par l'assemblée générale.

La difficulté du débat vient de ce qu'il s'agit de choisir non pas entre la responsabilité de l'armateur et la responsabilité de l'État, mais entre la responsabilité de l'armateur et celle du tiers innocent, victime de la collision.

Il paraît équitable de préférer le sort de ce tiers à celui de l'armateur, d'autant plus que l'institution par l'État d'un corps de pilotes qu'il soumet à une préparation et à une discipline sévère a pour effet de diminuer les risques de la navigation, très considérables sur les côtes et dans les fleuves, et constitue un bienfait pour l'armement.

A défaut d'obligation légale, les nécessités pratiques obligeraient le plus souvent l'armateur à recourir aux conseils d'un pilote. On peut donc, sans injustice, considérer le pilote obligatoire comme le préposé du capitaine ; sans doute le pilote ne peut être librement choisi ; mais l'intervention de l'État constitue une garantie de sa capacité ; en outre les armateurs ont en pratique de grandes latitudes à cet égard.

Il serait désirable toutefois que l'armateur, obligé de supporter les avaries occasionnées par un mau-

vais conseil ou une mauvaise manœuvre du pilote, eût contre celui-ci un recours efficace ; dans ce but ont été instituées dans divers pays des caisses d'indemnité alimentées par les pilotes eux-mêmes.

Les résolutions votées à la Conférence de Hambourg en 1902 pour le cas de remorquage, et pour l'évaluation des dommages-intérêts, n'ont pas été reproduites dans le texte de la convention internationale arrêté à la Conférence de Bruxelles le 5 octobre 1909.

Le navire de mer remorqué, était-il dit, est responsable à l'égard des tiers du dommage résultant d'un abordage causé par la faute du remorqueur à son service ; cette responsabilité ne préjudicie pas au recours du navire remorqué contre le navire remorqueur en vertu du contrat de remorquage. Le remorqueur est en outre directement responsable de ses fautes à l'égard des parties lésées, conformément aux principes énoncés dans les articles précédents, mais il n'est pas solidaire des fautes du navire remorqué (1).

Examinant cette question, dans son rapport à la Conférence d'Anvers :

1° au point de vue du recours que le navire abordé exerce contre le train de remorque ;

2° au point de vue des responsabilités qui peuvent

1. Art. 7 du Code international sur l'abordage voté à la Conférence de Hambourg, *Com. marit. int. Bull.* n° 10.

avoir été encourues par l'un des membres du train de remorque vis-à-vis de l'autre, la Commission belge s'exprimait de la façon suivante :

1° Quant à la première question, il a été longtemps de jurisprudence que le remorqueur et le remorqué formaient à l'égard des tiers un seul navire. Il importe peu dans ce système que la faute qui a occasionné la collision soit due au remorqueur ou au remorqué. Tous deux sont indivisiblement tenus de tous les dommages. Ce système n'a pas paru équitable. Dans la réalité des choses il n'est pas exact que les membres de la traîne ont une part égale dans les fausses manœuvres de celle-ci. Tantôt le remorqueur est seul en faute, tantôt ce sera le remorqué. Est-il équitable que l'un réponde des actes de l'autre. Ni l'un ni l'autre ne sont engagés à pareille responsabilité. Il semble juste que chacun réponde du mal qu'il fait, de tout le mal, mais point d'autre chose.

La commission pense donc que le remorqueur n'est pas garant et que le remorqué n'est pas davantage responsable du remorqueur. Si un seul est en faute, un seul sera responsable. Si tous deux sont en faute, on fera une répartition proportionnelle. S'il est impossible de déterminer le degré de faute de chacun, alors, mais alors seulement il pourra être question d'une condamnation pour le tout.

2° Quant à la seconde question concernant les rapports entre remorqueur et remorqué au point de vue d'un abordage, il convient également de la soumettre au droit

commun. Pour le contrat de remorquage les deux navires se sont obligés à ne pas compromettre leur sécurité respective. Mais si un accident se produit, il n'y a pas lieu de considérer *a priori* qu'il est attribuable à l'un plutôt qu'à l'autre. Il faudra donc rechercher en chaque cas qui est en faute et ces principes doivent s'appliquer aussi bien aux abordages qui surviennent entre le remorqué et le remorqueur qu'aux conséquences qui résultent pour l'un ou l'autre d'un abordage avec un troisième navire.

La commission pense donc qu'il faut répondre à la question du Comité maritime international en disant que les abordages entre un navire remorqué et un autre navire non remorqué sont soumis au droit commun. Le remorqué n'est pas garant à l'égard des tiers des fautes du remorqueur. Le remorqueur n'est pas davantage responsable en principe des collisions survenant avec la traîne.

Il n'existe pas entre eux de solidarité, chacun n'est responsable que des fautes qu'il commet, sauf le cas où ces fautes forment un tout indivisible dont les conséquences dommageables doivent être mises pour le tout à la charge de chacune des parties (1).

La commission, semble-t-il, ne fait pas une exacte application du droit commun qu'elle déclare avec raison devoir être appliqué en la matière.

1. Rapport à la Conférence d'Anvers. *Com. marit. intern.* Bull. n° 2, p. 13.

Il n'est pas juste de dire « qu'il n'existe aucune solidarité entre le remorqueur et le navire remorqué ». En réalité, ce dernier navire se laisse conduire ; le remorqueur apparaît « comme une machine placée pour ainsi dire en dehors de lui », selon l'expression imagée employée dans son jugement du 5 février 1902 par le tribunal supérieur hanséatique (1).

Un contrat de louages de services l'unit au remorqueur. Il est à son égard un commettant, et conformément au droit commun, en sa qualité de commettant il est responsable des fautes de son préposé vis-à-vis des tiers.

Un recours lui est ouvert contre le remorqueur et celui-ci devra définitivement supporter les dommages occasionnés au tiers navire, à moins qu'il n'établisse une faute personnelle à la charge du navire remorqué ; ce dernier possède en effet une certaine liberté de manœuvre ; il conserve la direction de sa barre et peut se déplacer derrière la remorque, dans un angle d'ailleurs très resserré.

L'article 5 de l'avant-projet de Code international voté à Hambourg disposait :

Les dommages-intérêts en matière d'abordage doivent constituer une réparation complète. Ils comprennent notamment, dans la mesure du préjudice réel éprouvé,

1. *Abordage en cas de remorquage*, 1^{re} partie.

le montant des dommages causés par l'abordage, les gains dont les personnes lésées se trouvent privées et les indemnités de chômage dues aux navires.

Selon l'avant-projet de loi français (art. 7), il n'y a pas lieu de tenir compte que des dommages immédiats et directs, conformément aux principes du droit commun.

Les articles suivants de la convention internationale sont relatifs à la fin de non-recevoir opposable à l'action en indemnité et à la prescription de cette action

Art. 6. — L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt ni à aucune formalité spéciale.

Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage.

Le protêt, en effet, dans les pays où il est imposé est devenu de pur style et ne contient sur l'abordage aucun détail précis ou intéressant. Il ne dit rien, ne constate rien et ne sert à rien, car il est puéril de supposer que les capitaines ou les armateurs engagés dans une affaire d'abordage aient besoin d'être avertis par exploit qu'ils sont exposés à un procès. Mais cet acte inutile peut être négligé par un capitaine étranger ou inexpérimenté, et voilà des

intérêts considérables irrémédiablement perdus (1).

Rien, dans l'état actuel de la navigation maritime, ne justifie ce formalisme rigoureux, que la législation belge conserve presque seule par imitation du vieux droit français, établi alors que les abordages avaient lieu surtout dans les rades et ports, c'est-à-dire sur les lieux mêmes où l'on devait agir par voie de procédure.

Art. 7. — Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 4 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.

Les causes de suspension et d'interruption de ces prescriptions sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.

Les hautes parties contractantes se réservent le droit d'admettre, dans leurs législations, comme prorogeant les délais ci-dessus fixés, le fait que le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'État dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

Le délai de deux ans est celui qui est fixé par l'Allemagne, le Danemark, l'Espagne, la Norvège et la

1. Rapport de M. Louis Franck à la Conférence de Bruxelles. *Com. marit. inter.* Bull. n° 1.

Suède. Il représente un moyen terme entre le délai d'un an admis par les législations française et italienne d'une part, et le délai de trois ans appliqué en Hollande d'autre part. Il n'est pas en contradiction avec les Codes anglais et américain qui n'édicte aucun délai spécial.

« Ce délai est suffisant pour introduire l'action quel que soit l'éloignement entre le lieu de l'événement et le siège du tribunal qui doit en connaître et quelles que soient les difficultés de s'entourer des renseignements nécessaires. Il n'est pas trop long parce qu'il faut tenir compte des hasards des lois sur la compétence qui peuvent faire déclarer qu'une demande, qui paraissait introduite à bon droit devant le tribunal d'un pays déterminé, doit en réalité être portée devant les tribunaux d'un autre pays. Il ne faut pas qu'à raison d'un incident de ce genre la demande se trouve exposée à une prescription ce qui serait le cas si la prescription était trop courte. Il faut aussi, dans cet ordre d'idées, tenir compte de ce que certaines personnes lésées par l'accident et particulièrement les parents des marins qui ont péri dans l'abordage ne sont pas toujours placées dans de bonnes conditions pour introduire rapidement une action en justice. Il a semblé qu'on donnera une solution satisfaisante à tous ces intérêts en adoptant un délai de deux ans » (1).

1. Rapport de la commission belge à la Conférence d'Anvers. *Com. marit. int.* Bull. n° 2, p. 21.

Le point de départ est fixé par tous les pays, sauf l'Italie au jour de l'événement. C'est une date fixe et la même pour les deux parties, ce qui ne serait pas le cas si la prescription ne commençait qu'à partir du moment où le capitaine est arrivé à terre.

La Convention internationale prescrit dans un article 8, au capitaine de chacun des navires entrés en collision, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.

L'infraction à cet article entraîne l'application au capitaine coupable, d'une pénalité prévue par la loi de chacun des États contractants.

La présente convention ne régit pas les navires de guerre et les navires de l'État exclusivement affectés à un service public (art. 11).

Les États contractants se réservent de subordonner l'application des dispositions de la convention aux intéressés ressortissant d'un État non contractant, à la condition de réciprocité.

SECTION III

AVANT-PROJET DE LOI SUR LA COMPÉTENCE

Poursuivant le plan d'études adopté dès l'origine, le Comité maritime international a entamé à la Conférence de Hambourg l'examen d'un questionnaire,

soumis aux différentes associations nationales, et qui avait pour objet les conflits de compétence en matière d'abordage. La conférence a adopté en première lecture les règles suivantes.

En matière d'abordage, la compétence doit être accordée exclusivement :

1° Au juge du domicile personnel ou commercial du propriétaire du navire défendeur (*forum rei*);

2° Au juge du lieu de l'abordage, quand il s'est produit dans les eaux territoriales ;

3° Au juge du port où le navire défendeur est enregistré ;

4° Au juge du lieu où le navire poursuivi du chef de sa participation à l'abordage est saisi (*forum arresti*);

5° Au juge compétent sur l'action principale pour la demande reconventionnelle dirigée par le défendeur contre le demandeur à raison du même abordage.

Voici comment les résultats de la conférence sur ce point sont analysés par M. Louis Franck :

« C'est la première fois que ces difficiles et épineuses questions ont, dans leur ensemble, fait l'objet d'une discussion internationale. Les débats de la conférence ont assurément fait ressortir qu'à cet égard les opinions dans les différents pays étaient fort divergentes ; mais ils ont montré en même temps que des bases d'entente ne sont pas impossibles à découvrir. C'est ainsi qu'on a vu les représentants d'un grand nombre

de nations continentales se déclarer prêts en principe à suivre la règle pratiquée en Angleterre, selon laquelle la Cour de l'Amirauté est compétente quand le navire abordeur peut être saisi dans les limites de sa juridiction. On a vu d'autre part les membres anglais abandonner une base de compétence qui pour être séculaire chez eux n'en heurtait pas moins de front toutes les idées suivies en cette matière par les nations continentales : c'est le principe selon lequel la notification d'un exploit dans les limites du royaume, à un étranger n'y ayant ni résidence, ni domicile, permet par elle-même de saisir le tribunal anglais du fond du litige.

» Enfin on a pu voir condamner la règle suivie encore dans plusieurs pays et qui admet le *forum arresti*, non seulement à l'égard du navire abordeur, mais également à l'égard d'autres navires et de toutes autres valeurs appartenant au même propriétaire.

» De même la conférence n'a point consenti à accepter un principe semblable à l'article 14 du Code civil, proclamant la compétence des tribunaux en vertu de la seule nationalité du demandeur, mais au grand préjudice du défendeur étranger.'

» Ici encore des concessions réciproques sont les conditions essentielles d'une entente et montrent que l'établissement d'un régime uniforme, s'il est difficile à déterminer en cette matière, n'est cependant pas

impossible à réaliser (1). » Une commission spéciale a donné aux résolutions votées à Hambourg la forme d'un avant-projet de traité; il a été soumis à la Conférence d'Amsterdam en 1904.

Article premier. — L'action du chef d'un abordage pourra être intentée exclusivement au choix du demandeur :

a) Devant le tribunal du domicile personnel ou commercial du propriétaire du navire défendeur.

Dans le cas où le défendeur est une société, l'action pourra être formée devant le tribunal du siège social de la société ;

b) Devant le tribunal du lieu de l'abordage quand ce dernier s'est produit dans les eaux territoriales appartenant aux États contractants ;

c) Devant le tribunal du port où le navire est enregistré;

d) Devant le tribunal du lieu où le navire du défendeur a été saisi même dans le cas où avant l'assignation la saisie aurait été levée et remplacée par une caution.

Art. 2. — Le tribunal compétent pour connaître de l'action principale sera également compétent pour statuer sur la demande reconventionnelle dirigée par le défendeur contre le demandeur.

Art. 3. — Les tribunaux mentionnés dans les articles précédents sont désignés par les lois nationales.

Art. 4. — Le demandeur ne pourra intenter qu'une

1. Compte rendu de la Conférence de Hambourg. *Com. marit. int.* Bull., n° 10, préface, p. 6.

seule action du chef d'un même abordage, même si plusieurs tribunaux, situés dans des pays différents se trouvent compétents en vertu de l'article premier, pourvu toutefois qu'il ait été satisfait par le défendeur au jugement rendu.

Art. 5. — Les tribunaux mentionnés à l'article premier seront également compétents pour ordonner des enquêtes provisoires, que le tribunal saisi de l'affaire pourra retenir à titre d'éléments de preuve.

Art. 6. — La saisie conservatoire d'un navire, du chef d'un abordage, pourra être opérée dans tout port situé sur le territoire des États contractants.

Cette saisie ne pourra être faite qu'avec la permission de l'autorité compétente, désignée par les lois nationales.

L'autorité visée par le paragraphe précédent, pourra ordonner au demandeur de fournir caution, pour sûreté des dommages intérêts pouvant résulter de la saisie.

Le propriétaire du navire saisi pourra demander la mainlevée de la saisie comme caution suffisante.

Les formalités à remplir pour la validité de la saisie sont régies par les lois nationales.

Si les délégués à la conférence de Hambourg ont été d'accord pour affirmer qu'il y avait lieu d'attribuer compétence au juge du domicile du défendeur, ils se sont trouvés divisés sur la réponse à donner à la question : « Y aura-t-il d'autres tribunaux compétents ? »

M. Autran a proposé de faire une distinction,

adoptée à l'Association française et reprise par le Comité maritime hollandais, entre la compétence qui peut être attribuée à des tribunaux pour les mesures conservatoires et ce qui concerne le fond (1).

Quant aux premières, l'extension de la compétence n'a aucune espèce d'inconvénient ; il est au contraire très bon que le plus grand nombre possible de tribunaux ait compétence et juridiction pour saisir un navire et l'obliger à fournir caution dans les limites de sa loi nationale et que ce même tribunal ordonne des mesures nécessaires, telles que les expertises pour déterminer l'état dans lequel se trouvait le navire ou ordonner une enquête. C'est une sorte de référé commercial pour employer une expression de la procédure française. J'estime qu'il est très dangereux au contraire d'étendre le nombre des tribunaux compétents sur le fond, parce que plus vous augmentez le nombre des tribunaux, plus vous augmentez aussi les chances de contradiction de décisions et la complexité des affaires maritimes (2).

Dans un article publié par la *Revue internationale de Droit maritime*, 1903-1904 (1), M. Autran ajoute :

Toute le monde est pourtant d'accord pour reconnaître que plus il y a de tribunaux compétents, plus les parties

1. *Débats de la Conférence de Hambourg*. Bull., n° p. 116.

2. *Débats de la Conférence de Hambourg*. Com. marit. int., n° 10 p. 116.

1. P. 134.

intéressées sont exposées à des frais, à des lenteurs, à des contrariétés de jugement, à des difficultés où même à des impossibilités d'exécution de ces jugements. Chaque partie intéressée a une tendance trop naturelle et trop marquée à plaider devant les tribunaux de son propre pays, et augmenter encore le nombre des juridictions nationales compétentes nous paraît aller directement à l'encontre du but poursuivi par les membres du Comité maritime international en vue d'arriver à l'unification des lois et à la simplification des procédures.

Personne n'a intérêt à voir se renouveler les incidents survenus à la suite d'un abordage entre un navire de la Compagnie des Transports maritimes *La France* et le navire italien *Sud-America* qui a donné lieu à trois instances, l'une aux Canaries devant la justice espagnole, l'une à Gênes, l'autre à Marseille. De guerre lasse et pour arriver à une solution les parties ont fini par soumettre leur litige à des arbitres à Londres.

N'eut-on pas mieux fait de commencer par là et une réforme internationale véritablement soucieuse de réaliser un progrès, ne doit-elle pas avoir pour but de supprimer radicalement ces conflits de juridiction désastreux à tous égards, surtout au point de vue de l'équité des solutions et des frais qu'ils entraînent.

La conférence de Hambourg a rejeté la proposition et est passée à l'examen de la première sous-question :

La compétence doit-elle être attribuée au tribunal du lieu de la collision ?

Il faut éviter, autant que possible, a-t-on dit dans le sens négatif, qu'un même cas soit jugé par des tribunaux différents, que les parties aient le droit de choisir leurs tribunaux selon leurs convenances. On allègue que le juge du lieu de l'abordage est le mieux placé pour éclaircir les faits ; cela est exact si les deux équipages se trouvent encore à sa disposition, mais alors le navire peut être saisi et cette attribution de compétence se confond avec celle du *forum arresti* ; si les deux navires au contraire ont continué leur route, il faudra recourir au juge du port de destination ou du port d'attache et il n'existe pas de raison suffisante pour dire que le lieu d'abordage donne compétence pour juger le fond.

Il est certain cependant que le juge du lieu de la collision a les connaissances les plus complètes sur la navigation dans les eaux territoriales. En outre, les abordages constituent une infraction à la loi pénale ; au point de vue pénal, le juge local est compétent ; dès lors la partie lésée a le droit de se constituer partie civile.

On a fait également valoir une raison d'équité ; il est juste, a-t-on dit, que là où une personne a subi un dommage elle puisse en obtenir justice.

Après avoir adopté, mais à la majorité seulement, — l'Allemagne, l'Angleterre, les États-Unis et la France s'étant prononcées en sens contraire, — le principe de

l'attribution de compétence au juge du lieu de l'abordage, l'assemblée a discuté la compétence du juge du port d'attache.

Il a paru préférable de substituer à l'expression « port d'attache », insuffisamment précise, celle de « port d'enregistrement du navire. »

La conférence, en déclarant compétent le tribunal de ce port n'a pas ajouté à la liste des tribunaux compétents ; ce tribunal est, en effet, désigné par l'article premier parmi ceux du domicile commercial du défendeur, c'est-à-dire de tout endroit où celui-ci possède un établissement.

La *forum arresti* a été enfin admis, malgré l'abstention de la France.

L'exécution sur le gage situé au lieu de la saisie, de la décision rendue par le tribunal du domicile du défendeur, s'il est étranger, ne serait-elle pas une cause de difficultés et de lenteurs ?

M. Autran a objecté aux partisans du *forum arresti* les résultats auxquels ils arrivaient :

Vous dites que n'importe quel tribunal — que ce soit même en Chine — pourra juger un procès à propos d'un abordage qui se sera passé aux antipodes. Voilà la conséquence logique, inéluctable à laquelle vous êtes amenés si vous donnez compétence au *forum arresti* ; si vous ouvrez la porte à vingt actions différentes, les unes après les autres, et si c'est là le moyen d'arriver à supprimer

les conflits de jugements, j'avoue que je me demande ce qu'il faudrait faire pour arriver à la solution inverse » (1).

Puis M. Autran indique comment son système, tout en empêchant l'extrême multiplicité des actions et le risque de jugements contraires, donnait satisfaction aux nécessités d'une bonne instruction du litige, puisqu'il permettait de procéder à toutes les constatations désirables, au lieu de la saisie. Répondant d'autre part à l'objection tirée de la difficulté d'exécuter un jugement étranger au lieu où le navire a été saisi et la caution donnée, M. Autran a signalé que la caution pouvait être fournie ailleurs qu'au lieu de la saisie et qu'on pouvait demander précisément qu'elle fut donnée au siège du tribunal compétent sur le fond.

M. Lyon-Caen proposait de décider que « toutes les questions relatives à un même abordage doivent être portées devant le tribunal qui a été le premier saisi d'une demande en indemnité du chef de cet abordage » (2).

La conférence s'est ralliée au système anglais. Il est possible, à-t-on dit, d'adopter cette base de la compétence et de la généraliser, mais on ne peut espérer la supprimer là où elle existe depuis des

1. *Rev. Droit. marit.*, t. XXI, p. 149.

2. *Rev. Droit. marit.*, t. XXI, p. 149.

siècles ; c'est le seul moyen d'arriver à une entente entre les nations.

M. Autran, faisant la critique des tribunaux de commerce français, de ceux des petits ports tout au moins, composé de magistrats que leur profession ou leurs connaissances antérieures n'ont pas préparés au jugement des affaires maritimes, proposait de constituer dans chaque pays un tribunal d'amirauté unique, recruté parmi des praticiens, et qui serait chargé d'apprécier entre nationaux les affaires d'abordage ainsi que les responsabilités encourues (1). Ce serait le retour à ces tribunaux maritimes que l'Angleterre, la Norvège ont conservés.

Pour le cas d'abordage entre navires de nationalités différentes, il préconisait la création d'un tribunal international (2)

SECTION IV

L'AVANT-PROJET DE LOI SUR LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES

La question de la responsabilité des propriétaires de navires a été mise à l'ordre du jour de la première conférence tenue par le Comité maritime international, à côté de celle de l'abordage.

1. *Rev. Droit, marit.*, t. XIX, p. 153.

2. *Rev. Droit marit.*, t. XIX, p. 155.

L'unification du Droit maritime en matière d'abordage ne serait pas complète, en effet, si cette question, qui se pose toujours en pareil cas, continuait d'être différemment solutionnée dans chacune des nations maritimes.

Mais s'il convient de l'examiner à propos de l'abordage, cette question est cependant d'ordre plus général ; le propriétaire de navire est responsable de tous les autres faits du capitaine ; il est en outre responsable des actes par lesquels la capitaine s'est engagé. Aussi, la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires a-t-elle fait l'objet d'une convention spéciale

Nous nous bornerons à une brève analyse des résolutions successives votées avant d'arriver à cet accord final.

Le Congrès international tenu à Bruxelles en 1888 proposa les dispositions suivantes :

Article premier. — Le propriétaire du navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par lui dans l'exercice de ses fonctions ; il est civilement responsable des faits de l'équipage et des préposés qui en font l'office dans l'exercice de leurs fonctions respectives. Il peut, dans tous les cas, même à l'égard de l'État et des administrations publiques, s'affranchir de cette responsabilité par l'abandon du navire ou du fret ou de leur valeur à la fin du voyage pendant lequel l'obligation est née... L'abandon ne comprend pas le

recours du propriétaire contre l'assureur. Si l'abandon est effectif, le propriétaire doit abandonner, outre le navire, une indemnité représentant la dépréciation survenue depuis la fin du voyage. Le fret à abandonner est le fret brut du voyage en cours, au moment où l'obligation est née, sous déduction des salaires et des vivres de l'équipage relatifs à ce voyage.

Art. 3. — Le propriétaire du navire a la faculté de se libérer par l'abandon, des responsabilités résultant des fautes du pilote. La libération par l'abandon du navire et du fret s'applique aux responsabilités pouvant être encourues pour un fait de remorque (1).

Le Congrès de Gênes, en 1892, se rapprochant du principe du Code allemand, adopta, sur la question de responsabilité les dispositions suivantes :

I. — Tout navire est un être moral ayant une responsabilité limitée jusqu'à concurrence de son patrimoine.

L'indemnité d'assurance fait partie du patrimoine du navire.

III. — Si le navire n'est pas en état de satisfaire à ses obligations, l'armateur est tenu de présenter au tribunal maritime du lieu où le navire est inscrit, l'état actif et passif du navire, pour en provoquer la liquidation, conformément à la procédure établie par la loi du lieu.

Le tribunal convoque les créanciers pour la nomination

1. *Rev. Droit marit.*, t. IV, p. 372.

de l'administrateur. La liquidation peut être provoquée par un créancier quelconque du navire (1).

Cette matière a été soumise aux associations nationales par le Comité maritime international, en 1897, dans les termes suivants :

A raison de la diversité des lois des nations maritimes, quant à l'étendue de la responsabilité du propriétaire de navire pour les dommages résultant d'un abordage, et en vue d'arriver à une base pour une loi internationale sur la matière, les associations nationales sont sollicitées de donner leur opinion sur les questions de savoir :

a) Si la responsabilité du propriétaire de navire doit être une responsabilité personnelle, et, si oui, si elle doit être limitée et jusqu'à quel point ?

b) Ou si elle doit être restreinte au navire, y compris le fret et tout droit du propriétaire sur le navire après l'abordage (2).

Dans leurs réponses à la Conférence d'Anvers, les différentes nations maintinrent chacune leur système.

Il en fut de même à la Conférence de Londres ; ce n'est qu'à la fin de la séance du 15 juillet qu'une résolution transactionnelle présentée par M. Gray Hill fut admise à l'unanimité de toutes les assemblées représentées au congrès.

1. *Rev. Droit mar.*, t. II, p. 175.

2. *Com. marit. int.*, Bull. n° 1, p. 103.

Elle était ainsi conçue :

La conférence recommande l'adoption comme disposition législative universelle, de la règle suivante, applicable au cas de perte ou dommage aux propriétés résultant de navigation fautive, soit que ces propriétés soient flottantes ou attenantes à la rive :

L'armateur aura la faculté, à son choix, de se décharger de sa responsabilité soit : *a*) en abandonnant le navire et le fret, soit *b*) en payant une somme d'argent calculée d'après le tonnage du navire. Cette solution ne s'applique pas aux réclamations pour perte d'existence ou dommage aux personnes (1).

Le programme du Congrès de Paris de 1900 comportait une communication sur les résultats de la Conférence de Londres en 1899.

M. Louis Franck rendit compte des efforts faits en Angleterre à la suite de cette Conférence ; *le Board of Trade*, saisi de la motion adoptée, déclara s'en désintéresser et laisser à l'initiative individuelle le soin de porter la question devant le Parlement.

En conséquence, le 21 mars 1900, M. Mac Arthur, membre de la conférence, déposa un projet de loi maintenant la loi anglaise ; pour les abordages entre navires anglais et étrangers, il appliquait au contraire la résolution votée à Londres.

1. *Revue Droit marit.*, t. XV, p. 275.

Mais au non du gouvernement, Lord Alverstone, alors Attorney général, déclara qu'il ne lui était pas possible d'accepter la proposition de M. Mac Arthur telle qu'elle était formulée, et tout en exprimant sa vive sympathie pour l'œuvre de l'unification du Droit maritime, affirma qu'il importait de ne pas faire de distinction entre le traitement du demandeur étranger et du demandeur anglais. Il ajouta que cette différence de traitement était de nature à soulever des difficultés diplomatiques ; en présence de ces objections, M. Mac Arthur retira cette partie de son projet de loi.

A Hambourg, en 1902, la question de la responsabilité des propriétaires de navires n'était pas inscrite à l'ordre du jour. Mais au début du Congrès, M. Gütchow, secrétaire de la Chambre de commerce de Hambourg, reprit la question en présentant sur la responsabilité des propriétaires un système nouveau qui détruisait dans leur ensemble les résolutions votées à Londres. Suivant M. Gütchow, il faudrait complètement écarter la responsabilité de l'armateur, à raison d'un abordage. Les parties lésées peuvent toujours se faire couvrir par une assurance ; cela suffit. M. Gütchow rappela qu'en principe, d'après l'article 831 du Code civil allemand, le commettant ne doit pas répondre de la faute de son préposé lorsqu'aucune faute ne peut être reprochée au commettant, dans le

choix du préposé ou dans les instructions données. La même règle devrait être appliquée aux propriétaires de navires : on éviterait ainsi beaucoup de procès d'abordage.

Mais la thèse de M. Gütschow fut combattue énergiquement par M. Sieveking, président du Congrès de Hambourg, par Sir John Glover et d'autres. Elle fut rejetée presque à l'unanimité des voix, à l'encontre des membres allemands qui votèrent en sa faveur par 7 contre 3.

Sur la proposition de M. Sieveking, le bureau du Comité maritime international fut chargé de nommer une commission spéciale qui aurait à formuler un avant-projet de traité international sur la responsabilité des propriétaires, en prenant pour base la solution transactionnelle adoptée à Londres.

La commission s'est réunie à Anvers à la fin de décembre 1903 et a rédigé un avant-projet de traité qui a été soumis aux associations de Droit maritime et discuté à la conférence d'Amsterdam de 1904. L'association française avait adopté un contre-projet inspiré de l'étude préparée pour elle par son ancien président, M. de Valroger (1).

Dans cet avant-projet, l'association française adoptait délibérément une formule très nette se rapprochant de celle du Code allemand et consacrait, de la

1. Association française de Droit maritime, Bull. n° 23.

manière la plus explicite, le système de la responsabilité réelle, de la responsabilité limitée à un patrimoine d'exécution constitué par le navire et ses accessoires afférents au voyage.

Le projet de la commission, après discussion, a été adopté. Il reproduit les dispositions de Londres et de Paris.

En vain, l'association néerlandaise, s'attachant à l'impossibilité de fusionner la responsabilité réelle et la responsabilité personnelle, a-t-elle cherché à en détourner :

Il nous semble, dit M. Verneaux, qu'il eût été profondément regrettable que la conférence se fut arrêtée aux raisons d'hésiter qui lui étaient présentées. Cela eût été fâcheux, non seulement parce que la force du groupement international qu'elle représentait réside précisément en grande partie dans la continuité des vues de ce groupement, mais encore parce que le système dont le principe a été posé à Londres est en soi le meilleur qui pût être proposé comme loi uniforme. Satisfaisant pour le jurisconsulte, tel qu'il apparaît dans sa formule française, il s'étaie aussi sur des considérations diverses, de nature à frapper des hommes d'affaires.

Au point de vue économique, c'est un système de progrès ; au point de vue des nécessités de la pratique, il fournit les simplifications réclamées par les intérêts en jeu, de nos jours, dans les transports maritimes ; enfin, il sort en réalité de la nature même des choses, en raison de

l'impossibilité pour les armateurs continentaux d'être dans une situation inférieure à celle des armateurs britanniques.

1° Au point de vue économique d'abord, c'est une solution de progrès. Elle crée, pour les propriétaires de navires de grande valeur, un avantage qui se justifie pleinement : les navires dont la navigation mérite le plus d'être encouragée sont les mieux construits, les plus solides, les plus neufs, partant ceux dont le prix est le plus élevé. Il est bon que la responsabilité ne croisse pas avec la valeur, mais qu'au contraire elle ne puisse dépasser le montant de la valeur moyenne des navires, afin qu'elle ne soit pas un obstacle aux améliorations dispendieuses sous le double rapport du bien-être des personnes transportées et de leur sécurité. La solution proposée est de nature à encourager les plus utiles transformations.

2° Au point de vue des nécessités de la pratique, elle est également satisfaisante. Aujourd'hui, lorsqu'un navire abordeur est saisi, il faut, pour le libérer, fournir une caution jusqu'à concurrence au moins de sa valeur et de celle du fret. Pour déterminer ces valeurs, il faut, à moins d'accord, une expertise, que, même si on la suppose rapide, est toujours trop longue eu égard aux exigences de la navigation moderne. Il est évidemment désirable qu'on puisse libérer le navire sur-le-champ, sans expertise ni discussion en offrant une caution pour une valeur égale à la limite fixée à l'avance par la loi.

3° Cette solution s'impose pour les continentaux, s'ils veulent que leurs armateurs ne soient pas dans une situa-

tion plus mauvaise que celle des armateurs anglais, en supposant que ceux-ci continuent à être régis par leur loi. En effet, chose à retenir, les Anglais, par suite de la coexistence de la limite énoncée plus haut et du droit commun des sociétés à responsabilité limitée, jouissent déjà, en quelque sorte, du système de l'option. Un navire anglais peut constituer tout l'actif d'une société à responsabilité limitée (*Single Ship Company*).

Périt-il dans un sinistre occasionné par une faute du capitaine ? Les créanciers sont sans recours utile et les propriétaires se trouvent libérés. Survit-il à un tel sinistre ? Ceux-ci ont la faculté de libérer leur navire par le paiement de la somme fixée par la loi. Les Anglais ne sauraient donc raisonnablement critiquer les continentaux qui demandent un traitement analogue, c'est-à-dire, la possibilité soit de se dire libérés si le navire est perdu, soit de conserver celui-ci, s'il est intact, en payant 8 livres par tonne.

Le Congrès de Droit maritime de Liverpool, en 1904, a repris l'étude de l'avant-projet relatif à la responsabilité des propriétaires de navires.

La question qu'il eut à examiner ne concerne pas toutefois le cas de l'abordage.

La conférence devait-elle admettre l'extension de la proposition adoptée à Londres pour la responsabilité du propriétaire en cas de faute quasi-délictuelle, au cas de faute contractuelle.

Le projet amendé à nouveau par une commission réunie à Paris en 1906, à la suite des résolutions de la Conférence de Liverpool, a servi de thème aux discussions de la conférence qui s'est tenu à Venise du 25 au 28 septembre 1907.

La question de la responsabilité des propriétaires de navires pour dommages corporels, toujours réservée dans les conférences précédentes, est venue à discussion à la Conférence de Brème, en 1909, mais celle-ci a dû suspendre son vote sur cette matière fort complexe, à raison des questions qu'elle soulève au point de vue des rapports entre les passagers, l'équipage, le navire transporteur, les tiers passagers et les équipages des autres navires, pour ne pas compromettre le travail du congrès diplomatique qui devait se réunir peu après à Bruxelles.

Le projet de traité adopté à ce Congrès est ainsi conçu :

Article premier. — Les dispositions de la présente convention seront applicables dans chaque État contractant, lorsque l'une des parties intéressées est ressortissante d'un autre État contractant, ainsi que dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Toutefois, le principe formulé dans l'alinéa précédent ne porte pas atteinte aux droits des États contractants de ne pas appliquer les dispositions de la présente convention en faveur des ressortissants d'un état non contractant.

Le principe de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires au seul patrimoine de mer, a trouvé sa formule dans l'article 2 :

Le propriétaire du navire n'est tenu que sur le navire, le fret et les accessoires du navire et du fret afférents au voyage :

1^o Du dommage causé aux biens et droits de toute nature appartenant à des tiers, sur terre ou sur l'eau, par les faits et fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de tout autre personne au service du navire ;

2^o Des dommages causés à la cargaison transportée et à tous autres biens et objets se trouvant à bord du navire, ainsi que de tous autres dommages causés par faute de navigation même dans l'exercice d'un contrat ;

3^o Des indemnités d'assurance et de sauvetage.

Cet article a donné lieu, à la Conférence de Venise, à des laborieuses controverses. La responsabilité de l'armateur sera-t-elle personnelle ou réelle ?

Les États-Unis ont fait observer que la réalité de l'action avait pour effet de soustraire celle-ci à la compétence des tribunaux de droit commun (*common law Courts*) pour les laisser seulement aux Cours d'amirauté, ce qui nécessiterait un changement dans la constitution fédérale. Mais l'obligation de l'armateur peut être déclarée réelle quant à son objet et quant à sa limite, mais personnelle quant à son principe.

La réalité de l'action, empruntée au droit allemand,

a été introduite dans le projet à l'avantage des armateurs français. Ceux-ci, en effet, ont souvent à se plaindre de la rédaction défectueuse de l'article 216 du code de Commerce qui surbordonne le bénéfice de la limitation à l'exercice préalable du droit d'abandon.

Si ce droit d'abandon a été perdu de vue ou compromis par le propriétaire du navire, celui-ci se trouve avoir à faire face à une responsabilité illimitée. Cette situation périlleuse pour l'armement s'est trouvée modifiée par le projet arrêté à Venise, lequel a limité toujours au seul patrimoine de mer, le risque maximum couru par le propriétaire.

Aux termes de l'article 2, le patrimoine de mer se compose du navire, du fret et des accessoires.

Mais que faut-il entendre par « le fret » ?

La Commission d'Anvers et la Conférence de Liverpool avaient entendu désigner par ce mot, le fret net. Écartant cette décision, la Commission de Paris, réunie postérieurement, était revenue à la notion du fret brut, alléguant la difficulté des calculs que comporterait l'évaluation du fret net.

A la Conférence de Venise, M. Verneaux a combattu cette solution ; n'est-il pas possible d'éviter les difficultés de calcul, en faisant une évaluation forfaitaire du pourcentage à déduire ?

Mais l'amendement qu'il avait déposé en ce sens a été repoussée, et l'article 3 décide :

Le fret visé à l'article 2 est le loyer ou fret sans déduction, qu'il s'agisse du fret ou du loyer, payé d'avance, de fret ou de loyer encore dû, ou de fret ou de loyer acquis à tout événement.

Le prix du passage et les surestaires sont, au point de vue de la présente convention, assimilés au fret.

... Ne sont pas considérés comme des accessoires du navire, les indemnités dues ou payées en vertu de contrats d'assurance, ni les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

Il est dit dans l'article V.

Le propriétaire peut substituer au navire sa valeur à la fin du voyage.

La faculté d'option donnée aux armateurs, entre l'abandon du navire et du fret et le paiement de l'indemnité forfaitaire de 8 livres par tonneau de jauge, fut combattue à la Conférence de Venise par la délégation des États-Unis; ils firent remarquer que s'ils n'étaient pas des adversaires irréconciliables de la faculté d'option, cependant le taux de 8 livres par tonne était trop avantageux à une nation d'armateurs comme l'Angleterre, pour ne pas paraître inacceptable à une nation de propriétaires de cargaison comme les États-Unis dont les marchandises atteignent la proportion de 40, 0/0 dans les chargements maritimes du monde entier.

L'article 6 est ainsi conçu :

Le propriétaire a la faculté de libérer le navire, le fret et les accessoires visés à l'article 2, par une somme correspondant par voyage à 8 livres sterling par tonne de jauge brute de son navire.

Cette disposition ne s'applique ni aux indemnités d'assistance et de sauvetage, ni au cas prévu par l'article 2.

L'avant-projet dispose que la limitation de responsabilité prévue ne s'applique pas aux obligations découlant des fautes personnelles du propriétaire.

Elle s'applique au contraire à l'armateur, si celui-ci est responsable.

Mais les réclamations pour perte de vies humaines ou dommages corporels continuent à être régies exclusivement par les lois nationales.

L'accord en effet n'a pu se faire sur ce point, ni à la Conférence de Londres (1899), ni à la commission d'Anvers.

« Ici plus qu'ailleurs, les habitudes anglaises paraissent inconciliables avec les traditions continentales.

« Un armateur français ou allemand dont le navire coule par la faute du capitaine se libère vis-à-vis des familles des passagers par l'abandon du navire dont la coque est au fond de la mer. Un armateur anglais, au contraire, reste tenu jusqu'à concurrence de

15 livres par tonneau de jauge. Le système continental, assurément moins équitable, n'a jamais été admis par l'armement anglais qui s'est refusé à laisser accorder sur ce chapitre la faculté d'option adoptée à Londres pour les dommages aux choses. C'est plutôt la législation du continent qui, dans ce domaine, semble disposée à des concessions. Dans son intéressant projet de Code de commerce, M. Delarue avocat à la cour d'appel de Paris, ancien secrétaire général de l'Association française de Droit maritime, a proposé que la responsabilité de l'armateur pour dommages aux personnes ne soit jamais inférieure à la somme de 5 livres (125 francs) par tonneau de jauge (1). »

A la Conférence de Venise, la question a été reprise, mais n'a donné lieu à aucune résolution, ni même à aucune discussion.

1. *Rev. int. de Droit Marit.*, t. XXIII p. 574.

CONCLUSION

M. Louis Franck, dans son rapport à la Conférence de Hambourg (1), constatant l'unité de vues que le Comité maritime international avait la satisfaction de voir se réaliser sur la matière de l'abordage, ajoutait :

« Qui peut croire que pareil accord, obtenu sans concert préalable, serait possible si, dans la pensée universelle du monde des affaires, les solutions préconisées n'avaient point un caractère pratique et équitable et n'étaient point de nature à mettre fin, d'une manière avantageuse, aux contradictions et aux difficultés qui constituent actuellement, pour le commerce international, une entrave et un risque sans cesse renaissants.

» Non seulement les avant-projets de codes internationaux réaliseraient d'une manière raisonnable l'uniformité qui est dans le vœu de tous, mais chacune de ces solutions a fait ses preuves pratiques. La plu-

1. *Com. marit. int.*, Bull. n° 10, Préface, p. 4.

part d'entre elles sont conformes au droit anglo-américain et quant à celles qui s'en écartent, elles ne sont point le résultat de pures spéculations théoriques, mais elles ont subi depuis de longues années, et parfois depuis des siècles, l'épreuve de la pratique judiciaire dans des pays importants ; elles y ont donné satisfaction et bien téméraire serait celui qui songerait à contester leur caractère pratique. Enfin, si des concessions importantes ont été faites par les représentants de tous les pays, il faut bien reconnaître que c'est seulement à ce prix qu'une entente internationale est possible.

» Ce qui augmente encore la valeur de cette œuvre pratique et positive, c'est qu'il est bien apparent qu'en cette matière de l'abordage, il n'y a aucun conflit d'intérêt entre les différents pays. »

Au reste, on a pu dire que peu importait la règle adoptée comme loi universelle, pourvu que l'uniformité fût réalisée.

L'œuvre d'unification ainsi mise au point par le Comité maritime international et les associations des différentes nations maritimes, l'ère des négociations diplomatiques était ouverte.

Un congrès auquel un grand nombre de puissances maritimes étaient représentées, s'est réuni à Bruxelles, en octobre 1905, sous la présidence de M. Bernaert. Une commission spéciale fut chargée

d'un examen préalable de l'avant-projet; un comité de rédaction, comprenant six membres de la commission, arrêta la forme définitive du texte qui devait être soumis à la séance plénière.

Les délégués des puissances se sont mis d'accord sur les bases d'un projet de convention pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et d'assistance.

En 1909, une nouvelle conférence a eu lieu à Bruxelles; elle a adopté le texte d'un avant-projet de traité sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

Elle a également arrêté la forme définitive de la convention internationale, fixant des règles juridiques uniformes en matière d'abordage et d'assistance maritimes.

Cette convention vient d'être signée par les gouvernements intéressés.

» L'honneur, écrit M. Autran (1), en revient tout entier au gouvernement belge, qui, des 1885, avait reconnu la nécessité de semblables progrès, en réunissant à Anvers le premier Congrès international de Droit maritime suivi de celui convoqué à Bruxelles en 1888.

» Mais si le mouvement d'opinion, créé par ces

1. *Rev. int. de Droit marit.*, septembre-octobre 1910, p. 1.

réunions, a abouti et a reçu, par la signature des conventions diplomatiques, la consécration officielle, il serait injuste de ne pas attribuer ce succès aux efforts persévérants du Comité maritime international. »

Vu : Le Président de la thèse,

WEISS

Vu : Le Doyen,

CAUWÈS

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,

LIARD

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.....	I

PREMIÈRE PARTIE

CONFLITS DE LOI EN MATIÈRE D'ABORDAGE MARITIME

CHAPITRE PREMIER. — <i>De la Responsabilité qui résulte de l'abordage</i>	7
Section I. — Abordage fortuit.....	8
Section II. — Abordage fautif.....	10
§ 1 ^{er} . — De l'existence d'une faute. — Règlement international	11
§ 2. — Des personnes responsables.....	15
a) Responsabilité pénale du capitaine. — Loi applicable.....	16
b) Responsabilité civile du capitaine.....	20
c) Responsabilité du propriétaire de navire. — Limitation de sa responsabilité. — Conflit de lois.....	23
d) Responsabilité de l'assureur.....	39
e) Responsabilité de l'État.....	41
f) Hypothèses particulières : influence de la	

présence à bord d'un pilote obligatoire. —	
Remorquage	45
§ 3. — Que comprend la responsabilité civile ?	50
<i>Section III.</i> — Abordage par faute commune.....	52
<i>Section IV.</i> — Abordage douteux.....	63
<i>Section V.</i> — Des conflits de lois relatifs à la détermination de la responsabilité.....	65
§ 1 ^{er} . — Abordage dans les eaux intérieures...	67
§ 2. — Abordage en haute mer	69
§ 3. — Abordage dans les eaux territoriales...	78
CHAPITRE II. — <i>De la Compétence en matière d'abordage</i>	81
<i>Section I.</i> — Compétence <i>rationæ materiæ</i>	81
<i>Section II.</i> — Compétence <i>rationæ personæ</i>	83
§ 1 ^{er} . — Tribunaux compétents.....	83
§ 2. — Abordage entre deux navires étrangers.	89
§ 3. — Abordage entre un navire national et un navire étranger.....	100
§ 4. — Abordage entre deux navires nationaux.	103
<i>Section III.</i> — Effet des jugements rendus à l'étranger sur l'abordage.....	104
CHAPITRE III. — <i>Fins de non-recevoir et prescriptions.</i>	109
<i>Section I.</i> — Exposé des différentes législations..	109
<i>Section II.</i> — Conflit de lois.....	120
§ 1 ^{er} . — Abordage dans les eaux intérieures...	121
§ 2. — Abordage en pleine mer.....	126

DEUXIÈME PARTIE

PROJETS D'UNIFICATION

<i>Section I.</i> — Congrès et Conférences.....	129
A. — Résolutions de l'Institut de Droit interna-	

tional votées à Lausanne en 1888.....	129
<i>B.</i> — Congrès d'Anvers de 1885.....	130
<i>C.</i> — Congrès de Bruxelles de 1888.....	133
<i>D.</i> — Congrès de Gênes de 1892.....	135
<i>E.</i> — Le Comité maritime international et ses conférences successives.....	138
<i>Section II.</i> — L'avant-projet de loi sur l'abordage.....	141
<i>Section III.</i> — L'avant-projet de loi sur la compé- tence.....	159
<i>Section IV.</i> — L'avant-projet de loi sur la respon- sabilité des propriétaires de navires.....	169
CONCLUSION.....	185

